

Mountainbikesporet i Marselisborg Skovene

Aktiv udvikling af attraktive og bæredygtige mountainbikespor i Marselisborg, og Fløjstrup-skovene i perioden 2021-2023

Maj 2021



aarhustrailbuilders.dk

I samarbejde med:



Aarhus 1900 Triathlon 

Team Olympia
Senior



DGI
Østjylland



Indhold

Introduktion	<u>3</u>
Sammenfatning af rapporten	<u>5</u>
Baggrund	<u>11</u>
Projektplan og projektledelse	<u>20</u>
Områdeplaner	
Områdeplan for Thorskov	<u>28</u>
Områdeplan for Hørhaven	<u>37</u>
Områdeplan for Skåde skov	<u>41</u>
Områdeplan for Storskoven	<u>47</u>
Områdeplan for Moesgaard skov	<u>56</u>
Områdeplan for Fløjstrup skov	<u>60</u>
Ambitioner og visioner	<u>69</u>

Introduktion

Udfærdigelsen af nærværende vision og gennemgang af MTB-sporet i Marselisborg Skovene blev aftalt ved møde i august 2020 om sporets fremtid. Her deltog rådmand for Teknik og Miljø, Bünyamin Simsek, DGI og Aarhus Trail Builders.

Rapporten er udarbejdet i samarbejde med foreningerne, der har MTB-sporet i Marselisborg Skovene som deres primære facilitet; Aarhus MTB, Aarhus 1900 MTB, Solbjerg MTB og Aarhus 1900 Triathlon. Sporet understøtter samtidig mange populære idrætsevents, og Aarhus Motion er som arrangør af store events i skoven en vigtig partner i projektet. Endelig er Danmarks Cykel Union, Idrætssamvirket i Aarhus, og DGI centrale aktører omkring MTB-sporten og en bæredygtig vision for Marselisborg-sporets udvikling. Rapporten skal læses som et samlet bidrag fra disse interessenter til Aarhus Kommune.

MTB-sporten har lige så mange voksne udøvere som fodbold og er i fortsat vækst. Der er således behov for et attraktivt og bæredygtigt MTB-spor i Marselisborg Skovene, der kan understøtte MTB-sporten i Aarhus i dag og mange i år fremover. Visionen for sporet er en historisk mulighed for at flytte MTB-sporet i Marselisborg Skovene op i førerfeltet igen, som et af landets mest attraktive og flotteste naturspor. Samme vision som da man etablerede de første MTB-spor i skoven for 20 år siden.

Centrale bærende principper for rapporten er, at omlægninger og nye spor samlet skal medvirke til at beskytte særlige naturværdier, beskytte fortidsminder, forbedre trafiksikkerheden og forbedre oplevelsen for alle skovgæster. Desuden har der i forbindelse med rapportens udarbejdelse været et godt samarbejde med Ridestier i Syd, der repræsenterer hesterytterne i skoven.

Initiativgruppen bag denne visionsrapport og gennemgang af sporet ønsker således at yde et væsentligt bidrag til, at friluftsidrættens, og særligt mountainbikesportens potentiale nu og i fremtiden kommer optimalt i spil i Aarhus Kommune til glæde og sundhedsfremme for byens borgere.

MTB-sporten har lige så mange voksne udøvere som fodbold og er i fortsat vækst. Der er således behov for et attraktivt og bæredygtigt MTB-spor i Marselisborg Skovene, der kan understøtte MTB-sporten i Aarhus i dag og mange år fremover.



Sammenfatning af rapporten

Mountainbike-ruten i Marselisborg og Fløjstrup Skovene syd for Aarhus, er en af Danmarks flotteste og mest populære ruter for cykling i skov. Det estimeres at mere end 10.000 borgere benytter sporet i løbet af et år, og i 2020 var der 81.900 gennemkørsler på ruten. Således cykler aarhusianerne ca. 1,5 mio km om året på MTB-ruten. Aktiviteterne som MTB-ruten understøtter er ganske mangfoldige. Her cykler motionister i alle aldre fra børn i førskolealderen til seniorer på over 80 år. Mange ryttere er uorganiserede, men kører alligevel i grupper; med naboer, kollegaer, erhvervsnetværk m.m. Her er turister der tager på udflugt på sporet, og udenbys ryttere, der besøger sporet for variationen, naturoplevelsen og et besøg i Aarhus.

Det estimeres at mere end 10.000 borgere benytter sporet i løbet af et år, og i 2020 var der 81.900 gennemkørsler på ruten. Således cykler aarhusianerne ca. 1,5 mio km om året på MTB-ruten.

Den organiserede brug af Marselisborgsporet er omfattende med store motionshold, kvindehold, børn og unge-hold, talent-programmer, og eliteatleter på landshold og Team Danmark-ordninger, der kører 150-200 ture på sporet i løbet af et år. Dertil afvikles et moderat antal events på sporet hvert år. De spænder fra mindre børneløb til store motionsløb med over 1000 deltagere, og til nationale mesterskaber på marathon-distancen. Marselisborg Skovene er også Danmarks bedste terræn for det populære cross-triathlon, hvor der svømmes i bugten, cykles på MTB-ruten og løbes på de kuperede stier.

Trods den store popularitet og omfattende brug af MTB-ruten, har udviklingen af sporet desværre været begrænset de senere år. Det har en række uheldige effekter, som der redegøres for i rapporten. MTB-sporten har de senere år oplevet stor vækst på [15-20%/år](#) og der ses ikke tegn på at denne udvikling aftager. Væksten ses også generelt i Aarhusianeres søgen mod den bynære natur. Stigningen i brugen af skovene fordrer både generelle og specifikke tilpasninger af friluftslivets faciliteter, og for MTB-sporten i Aarhus Kommune er behovet særligt et attraktivt og fuldt separeret MTB-spor i Marselisborg Skovene. Der er behov for at fremtidssikre den gode oplevelse og de idrætslige udfordringer.

Ruten i Marselisborg Skovene er det eneste større MTB-spor i kommunen. MTB-ruten er i alt ca. 27 km og strækker sig fra Thorskov i nord til sydspidsen af Fløjstrupskoven. Ruten følger dedikerede MTB-spor på 55% af turen, men også fællesstier på de resterende 45% af ruten. Fællesstierne deles med et stort antal gående, hundeluftere, løbende, heste-ryttere, med flere.

Dedikerede MTB-spor i Marselisborg Skovene

Med væksten i både cykling og mange andre brugergrupper, har de dedikerede MTB-spor, både i Marselisborg Skovene og i andre bynære skove, vist sig særdeles hensigtsmæssige til at separere brugerne til gavn for alle i skoven. Færdsel på fællesstier giver derimod mange uønskede interaktioner med andre brugergrupper og øger risikoen for konflikter. Samtidig er fællesstierne, de fleste steder, uinspirerende for cyklende, og kan give anledning til mere slid på naturen, da både gående, løbende, ridende og cyklende mange steder må færdes langs stiernes kanter, når man skal passere hinanden. Fuld separation af MTB-ruten, over på dedikerede, bæredygtige MTB-spor, er således både hensigtsmæssig for sporten, for alles

skovoplevelse, for naturværdierne, for fortidsminder, og vil bidrage til at fremtidssikre stisystemet i skoven.

Et bæredygtigt og fuldt separeret spor vil reducere behovet for vedligeholdelse, og vil med en bredde på 0,5 meter i alt fylde 1.4ha, svarende til 0.2% af det samlede skovareal på 670 ha - eller samlet et areal, der er mindre end 2 fodboldbaner.

Fuld separation af MTB-ruten, over på dedikerede, bæredygtige MTB-spor, er således både hensigtsmæssig for sporten, for alle skovoplevelse, for naturværdierne, for fortidsminder, og vil bidrage til at fremtidssikre stisystemet i skoven.

Visioner for friluftsidrætten i Aarhus Kommune

Aktørerne bag sporrapporten har med glæde noteret sig kommunens udmeldinger omkring udvikling af friluftslivet, herunder borgmester Jacob Bundsgaards [udtalelse i efteråret 2020](#):

"...vi blive bedre til at udnytte, at vi er en by med store grønne arealer. Det spiller lige ind i de idrætstendenser, der viser, at naturen er vores foretrukne idrætsarena".

Desuden [Teknik & Miljøs tanker](#) omkring brug af skovene:

"På den lange bane kan Aarhus Kommune ikke tilbyde det samme antal idrætshaller pr. indbygger som landkommunerne. Derfor kan skovene tænkes ind i aarhusianernes fritidsliv som et stærkt alternativ til traditionelle dyre fritidsanlæg".

Nærværende vision om fortsat udvikling af et attraktivt, bæredygtigt, og hensyntagende MTB-tilbud i Marselisborg skovene, understøtter således de politiske udmeldinger og en lang række af Aarhus Kommunes vedtagne politikker på sport og fritidsområdet. Samtidig giver udvikling af MTB-sporet mulighed for at tilpasse sporets forløb, så det flere steder flyttes væk fra øvrige skovgæster, asfaltveje, særlige naturværdier og fortidsminder.

Udvikling af MTB-sporet, og de mange aktiviteter det understøtter for tusindvis af borgere, skal ses i samspil med kommunens øvrige visioner for udvikling af skoven, herunder den påtænkte udvidelse af Dyrehaven og omlægning til vildskov. Således har hensyn til øvrige brugergrupper, naturværdier og kulturhistoriske værdier, været centrale i udarbejdelsen af rapporten, og de foreslåede omlægningsplaner understøtter dermed flere politikker i *Et Grønnere Aarhus*.

Nærværende vision om fortsat udvikling af et attraktivt, bæredygtigt, og hensyntagende MTB-tilbud i Marselisborg skovene, understøtter således de politiske udmeldinger og en lang række af Aarhus Kommunes vedtagne politikker på sport og fritidsområdet.

Finansiering og samarbejde med Aarhus Kommune

Frivillige i Aarhus Trailbuilders har ydet mere end 8000 timers frivilligt arbejde til etablering af de nuværende specifikke MTB-spor, og vedligeholdelsen varetages i et samarbejde med Aarhus Kommune. Et positivt, styrket og effektivt samarbejde med Aarhus Kommune om udvikling og drift af MTB-sporet er afgørende for projektets succes. Udviklingsplanen bygger på, at Aarhus Kommune vil være imødekommende i forhold til rådgivning og myndighedsbehandling, at Aarhus Kommune vil bidrage økonomisk til udvikling og drift på samme niveau som mange nabokommuner, og at der kan indgås aftaler om samarbejdet mellem de frivillige i Aarhus Trail Builders og Aarhus Kommune.

MTB-spor er en særdeles billig friluftsfacilitet i forhold til omfanget af aktiviteter der understøttes. Fuld udmøntning af hele visionen for sporet vil koste i alt ca. 3,6 mio kr. Til sammenligning har Aarhus Kommune de seneste 5 år bevilget 14 kunstgræs-fodboldbaner til over 42 mio kr plus driftsmidler. MTB-sporet understøtter mange flere udøvere, er åbent for alle, og har desuden gavnlige effekter for øvrige skovgæster, trafiksikkerhed, natur og fortidsminder. Det årlige driftsbudget fremover estimeres til ca. 350.000 kr. I dag er kommunens budget 100-150.000 kr årligt og Aarhus Trailbuilders bidrager med yderligere ca. 30-50.000 kr årligt samt frivillig arbejdskraft. Den nuværende drift er underfinansieret og sporet forfalder, hvilket har mange uhensigtsmæssige effekter.

Fuld udmøntning af hele visionen for sporet vil koste i alt ca. 3,6 mio kr. Til sammenligning har Aarhus Kommune de seneste 5 år bevilget 14 kunstgræs-fodboldbaner til over 42 mio kr plus driftsmidler

Sammenlignet med nabokommuner ligger Aarhus Kommunes finansiering af MTB-spor på et meget lavt niveau. F.eks. har Silkeborg Kommune de seneste 5 år bevilget 6 mio kr til anlæg af MTB-spor og 3 mio til et MTB-område (Silkeborg Bike Park). Dertil støtter både Silkeborg kommune og Naturstyrelsen sporenes drift. Aarhus Kommune har fire gange så mange indbyggere og Marselisborg sporet vurderes at være blandt de 3. mest benyttede i Danmark sammen med sporene i Hareskoven og Rude skov på Sjælland. Nærværende rapport er således også en ansøgning til Aarhus Kommune om medfinansiering af udviklingsplanen og øget bidrag til vedligehold fremadrettet.

Projektgruppen har oplevet stor opbakning og interesse fra lokalt erhvervsliv i forhold til udviklingsplanen. Det er således hensigten at indgå partnerskaber med erhvervslivet om sporets fremtidige finansiering, men det fordrer positive tilkendegivelser fra Aarhus Kommune i forhold projektet og til myndighedsgodkendelser. Det samme aspekt gælder for fondsansøgninger; at behandling af ansøgninger kræver positive udmeldinger fra Aarhus Kommune i forhold til projektets realisering.

Sammenlignet med nabokommuner ligger Aarhus Kommunes finansiering af MTB-spor på et meget lavt niveau.

Endelig vil imødekommenhed fra Aarhus Kommune betyde at Aarhus Trail Builders vil kunne etablere en ny frivillig medlemsmodel, der kan sikre øgede faste indtægter fra både de individuelle brugere af sporet samt foreninger og eventarrangører.

Vejen til bæredygtige MTB-spor

Aarhus Trail Builders har som central samarbejdspartner for Aarhus Kommune brede, stærke kompetencer inden for sporbyg, økonomi og projektledelse, og har et indgående kendskab til skoven, naturværdier, fortidsminder og lovgivning på området. Aarhus Trail Builders deltager desuden i et landsdækkende netværk af sporbyggere, samarbejder med DGI, og følger standarderne fra International Mountain Bicycling Association (IMBA).

Projektering og etablering af nye MTB-spor vil kunne påbegyndes når myndighedsgodkendelser er opnået og finansiering er tilvejebragt. For at sikre bæredygtige spor af højeste kvalitet, er det hensigten at professionelle sporbyggere skal udføre væsentlige dele af etableringen i samarbejde med de lokale frivillige sporbyggere. Omlægningerne kan godkendes i sektioner hvor nogle vil kunne tages i brug umiddelbart og andre vil være del af større omlægninger. Det formodes at der ikke påtænkes yderligere

indhegninger i Thorskov, og at en stærkt påkrævet revision af MTB-ruten i dette område derfor kan påbegyndes allerede i 2021. Herefter kan separering af MTB-ruten udføres i øvrige dele af Marselisborg Skovene i 2022 og 2023.

Rapporten er udarbejdet i perioden oktober 2020 - maj 2021

Redaktion:

*Michael Svanholm Thomsen,
Niels Holm og
Thomas AC Kofoed,*

Aarhus Trail Builders





AFSNIT 1

Baggrund og overordnet plan

Baggrund

MTB-ruten i Marselisborg og Fløjstrup Skovene syd for Aarhus understøtter byens borgere og tilrejsendes muligheder for at færdes på cykel i skovene, dyrke mountainbikesporten, og opleve den storslåede natur og kyststrækning.

Efterhånden som terræncykling blev mere populært i 1990'erne, opstod behovet for et dedikeret MTB-spor i skoven. Formålet var at MTB-ryttere skulle samles og færdes på særligt egnede stier, væk fra visse befærdede og følsomme områder, og separeret fra den øvrige færdsel i skoven.

MTB-ruten er i dag ca. 27 km inklusiv sidespor. Ca. 14 km af ruten følger dedikerede MTB-spor, separeret fra den øvrige færdsel. De resterende 13 km følger fællesstier og grusveje hvilket er uhensigtsmæssigt. Hovedparten af fællesstierne som MTB-ruten følger, er moderat eller stærkt trafikeret af andre brugergrupper/skovgæster.

De dedikerede MTB-spor i skoven er etableret i et samarbejde mellem Aarhus Kommune og de frivillige sporbyggere i den almennyttige forening Aarhus Trail Builders. Mere end 8000 frivillig-timer er investeret i at sikre grundlaget for en bred vifte af aktiviteter på sporet.

Foranlediget af den politiske tilkendegivelse af at MTB-sporet skal tilpasses og udvikles fremadrettet, omlægningen til vildskov, og baseret på de to fremtidige hovedformål for driften af skoven; natur og friluftsliv, har Aarhus Trailbuilders i samarbejde med relevante idrætsklubber og organisationer, udarbejdet en vision for fremtidens MTB-spor i Marselisborgskovene.

Vision

Visionen for Marselisborgsporet er at tilbyde Danmarks flotteste, mest afvekslende, sportsligt udfordrende og bæredygtige skovspor. Her skal være en optimal kombination af sjove tekniske, og motionsmæssige udfordringer, samtidig med at sporet skal bringe de cyklende rundt i den enestående natur. Sporet skal tilbyde en let, men lang, blå basisrute, som kan køres af alle med et smil, samt sløjfer med sidespor af mere teknisk karakter, som udfordrer de talentfulde og de mere erfarne ryttere. Sporet bygges af professionelle sporbyggere sammen med de frivillige, og integreres i det unikke, kuperede terræn med mange højdemeter, som er MTB sportens DNA. Dette udfordrer både fysikken og teknikken. Sporet skal være holdbart, så det kan køres året rundt uden at der kommer slid omkring sporet. Sporet skal tilbyde store naturoplevelser vekslede fra tæt skov til åbne vidder, og fra skovsøer til kig ud over bølgerne i Aarhus bugt.

Visionen for Marselisborgsporet er at tilbyde Danmarks flotteste, mest afvekslende, sportsligt udfordrende og bæredygtige skovspor.



Mission

Aarhus Trail Builders mission består af fem grundlæggende elementer:

1. **Det skal være sjovt**
Aarhus Trail Builders faciliterer moderne, sjove og sikre, MTB-spor i Marselisborg Skovene til brugernes glæde.
2. **Det skal favne bredt**
Sporet og Aarhus Trail Builders som forening skal favne alle aldersgrupper, erfaringsniveauer, de uorganiserede ryttere, og dem som kører i cykelklub.
3. **Det skal være sundt**
Sporet understøtter folkesundheden gennem at inspirere til øget aktiv fritid med udvikling af deltagernes mentale sundhed, fysiske kondition, og koordinationsevne.
4. **Vi skal respektere skovens andre brugere**
Vi ønsker at forebygge potentielle konflikter med andre brugergrupper via samarbejde med hundeluftere, ridende, særligt biologisk interesserede, historisk interesserede og mange andre. Fundamentet er dialog og et veldesignet, fuldt fysisk separeret MTB-spor.
5. **Skovens natur og fortid skal beskyttes**
Marselisborg Skovene er en gammel skov med en høj artsrigdom. Aarhus Trail Builders respekterer, og medvirker til at bevare, denne, gennem etablering af bæredygtige spor, der minimerer slitage med fornuftige placeringer i passende afstand af fortidsminder og særlig værdifuld natur.

Der skal være plads til alle!

Målet om 100% sporseparation



Et centralt princip for det beskrevne spordesign, og samarbejdet omkring det, er at *der skal være plads til alle*. Qua det store antal MTB brugere -- har Aarhus Trail Builders, klubberne, eventarrangørerne, og de enkelte ryttere et særligt ansvar for at sikre, at aftrykket af MTB i skovene er mindst muligt. Det kan understøttes ved sporets kvalitet, forløb og fuld separering som medvirker til, at en størst mulig andel af de cyklende benytter sporet. Et separeret og intelligent spordesign skal sikre, at der er plads til de brugere, som ønsker en mere stille og fredfyldt tur i skoven.

MTB er en relativt ny sport og fritidsaktivitet. Der har været kørt MTB i Marselisborg Skovene mere end tre årtier (redaktionen på denne rapport har selv cyklet i skoven siden midt 90'erne). MTB sporet er startet "organisk" med kørsel på eksisterende skovstier. Det seneste årti har der været en voksende opmærksomhed omkring vigtigheden af at kanalisere MTB brugerne over på dedikerede MTB-spor, således at de fysisk separeres fra de øvrige brugere, som typisk bevæger sig i et andet tempo og hvor cyklende på samme stier kan opfattes som forstyrrende.

Udviklingen af MTB-ruten og cykel-kulturen har været understøttet af Aarhus Trail Builders, af de frivillige, og af brugerne, som har taget de afmærkede spor til sig. Udlægningen af MTB-ruten har været støttet af Aarhus Kommune, som har bidraget med gennemgang og godkendelser, og enkelte steder med vedligehold og opførsel af spor. Udviklingen af sporet har dog ikke kunnet følge med stigningen i brugere, både de cyklende og øvrige brugergrupper, og der har været skiftende velvillighed fra lodsejerne til at fortsætte tilpasningen og separationen af stisystemet.

Med nærværende rapport sættes en konkret og fagligt velbegrundet målsætning om, at inden udgangen af 2023 skal MTB-sporet i Marselisborg Skovene være 100% fysisk separeret fra øvrige stier mod kun 54% i dag.

Inden udgangen af 2023 skal MTB-sporet i Marselisborg skovene være 100% fysisk separeret fra andre stier.

Cykling i skoven. En idræt i stærk vækst

Sporseparation er tiltagende vigtig i takt med at antallet af cyklende vokser. Det blev [i 2019 anslået](#) at væksten er ca 15-20% om året. Med aktuelt ca. [300.000 danskere, der benytter](#)

[MTB som motion](#) er der tale om en folkesport. Ca.6% af den danske befolkning angiver MTB som deres [foretrukne aktivitet](#), sammenlignet med fx tennis på 2% og golf på 4% og blandt voksne har MTB lige så mange udøvere som fodbold. Under Corona-pandemien er set en yderligere stigning i væksten, da MTB er en fleksibel motionsform, som dyrkes udendørs. Baseret på tællinger i skoven, var der 81.900 (2020) årlige gennemkørsler på sporet i Marselisborg. Da den øvrige færdsel af andre brugergrupper også forekommer at være stærkt stigende, er der således stort behov for at arbejde med optimering af hele stisystemet herunder sporseparation og generel øgning af sporets attraktion for at sikre at flest mulige MTB-ryttere benytter sporet frem for skovens øvrige stier.

Udviklingsplanen og harmoni med kommunal og national politik

Aarhus kommune er lodsejer for 90% af arealet i Marselisborg Skovene og Moesgaard Museum ejer et mindre, men stærkt trafikeret areal i midten af skoven. Marselisborg Skovene er det vigtigste aktiv for friluftslivet i Aarhus Kommune, både for de cyklende og mange andre brugergrupper. Det er således vigtigt, at faciliteterne i skoven er i harmoni med de politiske målsætninger for sundhed, børn og unge, aktiviteter i bynær natur, ønsket om flere events, og beskyttelse af naturen.

Det er således vigtigt, at faciliteterne i skoven er i harmoni med de politiske målsætninger for sundhed, børn og unge, aktiviteter i bynær natur, ønsket om flere events, og beskyttelse af naturen

Det er hensigten, og vores vurdering, at et fuldt separeret, attraktivt og velplanlagt MTB-spor, understøtter en række af Aarhus kommunes politikker på disse vigtige områder.

Aarhus som en grøn by

Aarhus er velsignet med en fantastisk natur, og pga. byens kompakte størrelse er det let for byens borgere at komme ud i naturen. Denne nærhed er specielt vigtig, da mange yngre borgere i Aarhus ikke har egen bil. Borgmester Jacob Bundsgaard har [i efteråret 2020](#) fremsat ønsker til hvordan byen bedre kan udnytte de bynære naturområder:

"Og så skal vi blive bedre til at udnytte, at vi er en by med store grønne arealer. Det spiller lige ind i de idrætstendenser, der viser, at naturen er vores foretrukne idrætsarena."

([Aarhus Stiftstidende](#) d. 20. November 2020)

På nationalt plan har miljøminister Lea Wermelin fremsat [tilsvarende udtalelser](#):

"Men Danmark skal også samtidig have en vedkommende natur for borgerne. En natur, hvor børn og unge kan tumle, plukke blomster, og bevæge sig i træer og på stier. Få skov, strand og himmel tæt på kroppen, mens man løber, rider og cykler."

([Altinget](#) d. 12. August 2020)

Skoven som idrætsfacilitet med god samfundsøkonomi

Aarhus er karakteriseret af en meget aktiv, ung befolkning (gennemsnitsalderen i Aarhus er [ca 35 år](#)), og en stærkt voksende befolkning, hvilket sætter et stort krav til udbud af idrætsfaciliteter, og den bagvedliggende økonomi. Således skriver Teknik & Miljø:

"På den lange bane kan Aarhus Kommune ikke tilbyde det samme antal idrætshaller pr. indbygger som landkommunerne. Derfor kan skovene tænkes ind i aarhusianernes fritidsliv som et stærkt alternativ til traditionelle dyre fritidsanlæg."

"Aarhus Kommune har en forventning om at befolkningstallet i Aarhus stiger med ca. 25.000 personer frem til 2030, og med i alt 100.000 personer frem til 2050"
(kilde: [Teknik & Miljø 10 årig anlægsplan](#))

MTB-spor er en særdeles billig måde at understøtte sundhed, idræt, foreningsliv, og børn og unge-arbejde på. MTB-rytterne er [ifølge Naturstyrelsen](#) den mest aktive gruppe af frivillige som bidrager med at udvikle skoven rekreativt. Aarhus Trail Builders har over de seneste år udført mere end 8.000 frivilligtimer i Marselisborg Skovene, svarende til ca. 5 fuldtidsårsværk.

Marselisborg Sporet og andre spor i Aarhus kommune

Aarhus kommune har for indeværende to officielle MTB-spor: Marselisborg-sporer som det primære spor, og et mindre lokalt spor [i Hasle Bakker](#). Sporet i Hasle er 4.7 km og med en typisk gennemkørselstid på ca. 20-25 minutter. Til sammenligning er Marselisborg Sporets rundstrækning ca. 26 km og typisk køretider er ca 1:30 til 2:30 timer.

Naturstyrelsen og Aarhus Kommune har foreslået at der [udvikles et nyt spor i True Skov](#) vest for Aarhus. Projektgruppen finder det prisværdigt, at der udvikles et MTB-spor i True Skov, som kan få vigtig betydning for lokalområdet.

Hensyn til historie, flora og fauna

Et korrekt, professionelt anlagt, dedikeret MTB-spor er med til at sikre at langt de fleste cyklende samles på et meget begrænset areal. Når der anvendes internationale, professionelle sporbygge-teknikker, sikres der minimalt slid og erosion. Følgende billede er et eksempel på hvorledes et korrekt bygget spor efter 5 år, med ca. 45.000 gennemkørsler årligt, stadig står pænt og behøver minimalt vedligehold.



Opkørsel på sporet "Ymers Mave", placeret ved mindestenen i Skåde skov

Sporet fylder objektivt ganske lidt i Marselisborgskovene. Hvis man antager en gennemsnitlig bredde på 0,5 meter for MTB-sporet, så optager 26 km fuldt separeret MTB-spor kun i alt 1.3ha svarende til 0.2% af det samlede skovareal på 670 ha eller mindre end 2 fodboldbaner. Aktuelt fylder den separerede del af sporet ca. 0.7 ha, svarende til 1/1000 del af skovens areal.

Det er væsentligt, at MTB-sporet placeres så det tager hensyn til skovens kulturhistorie og naturværdier. Under udarbejdelsen af denne udviklingsplan er der taget hensyn til:

1. Registrerede [fund og fortidsminder](#).
2. Officielle [fredninger](#).
3. Søer, moser, enge og vandløb beskyttet efter [naturbeskyttelseslovens §3](#).
4. Særlig værdifuld skov, registreret under [skovlovens §25](#).
5. Områder med registrerede nøglebiotoper.
6. Områder med høj tæthed af rødlistearter

Sporbyg i vildskov

Nye spors endelige forløb aftales i skoven med Aarhus Kommunes embedsmænd og øvrige interessenter som f.eks. fortidsmindeeksperter, botanikere og øvrige brugergrupper. Der arbejdes med sporbygningsteknikker, der resulterer i et stærkt og attraktivt spor. Dette beskytter den omkringliggende natur imod slid. Der søges brugt så få tilførte materialer som muligt under etablering og vedligehold af spor. Der kan bruges lokalt træ, som ikke ønskes værende en del af naturtypen. Beplantninger og træer, som ønskes bevaret i den ønskede skovtype bevares. De materialer, der tilføres og som skal sikre sporet styrke og holdbarhed på særlige stræk, er blandede stenmaterialer der benyttes til den smalle opbygning af sporet. Sand der benyttes er næringsfattigt og kan have positive effekter for flora umiddelbart omkring sporet. Der pågår aktuelt et dokumentationsprojekt i Bidstrupskovene i forhold til den flora, der etablerer sig spontant langs nye spor

Der arbejdes med sporbygningsteknikker, der resulterer i et stærkt og attraktivt spor. Dette beskytter den omkringliggende natur imod slid.

Særlige principper for sporets forløb og dødt ved langs sporet, medvirker til at holde rytterne på sporet som igen sikrer mod at der kommer slid i skovbunden.

Ligger der store stammer på tværs hvor sporet skal føres, da skæres en blok af stammen ud og lægges ved siden af sporet. Alternativt føres sporet over eller rundt om stammen.



Broer

Pga. den høje tæthed af grøfter og små vandløb i skoven, indebærer flere forslag til omlægninger, at der skal lægges en bro over grøft eller mindre vandløb. Her vil der altid være tale om små flade og ca. 80 cm brede broer i træ der skal falde naturligt ind i terrænet, eksempelvis kløvet eg på rafter. Alle oplæg til bro-løsninger aftales med lodsejer inden myndighedsbehandling.



Påvirkning af flora og fauna

Forskningsrapporter vedr. langtidseffekterne af MTB-kørsel (opsummeret i en [meta-analyse fra 2010](#)) viser at MTB-kørsel ikke udgør en betydende trussel mod skovens vegetation. Rapporten konkluderer at sammenlignet med andre anvendelser, giver MTB-kørsel samme lave slid som vandring, og et langt lavere slid end ridning. Det anføres dog også at et lavt slid-niveau kun kan opnås med tekniske korrekt udførte MTB-spor, og at slitagen er væsentlig større hvis der køres på trampestier.

En [amerikansk rapport](#) omkring fritidsbrug og dens påvirkning på stibredde, bekræfter at MTB har samme lave påvirkning som vandring, og leder til den mindste forøgning af stibredde; faktisk en smule mindre end vandring og langt mindre end andre aktiviteter som eks. ridning.

I en [meta-analyse fra 2007](#), anføres det at MTB-spor på visse udsatte placeringer kan være uhensigtsmæssige, og der konkluderes at korrekt udførte spor også omfatter at placering er valgt:

"Many environmental impacts can be avoided and the rest are substantially minimized when traffic is restricted to a well-designed and managed trail. The best trail alignments avoid the habitats of rare flora and fauna and greatly minimize soil erosion, muddiness, and tread widening by focusing traffic on side-hill trail alignments with limited grades and frequent grade reversals. Even wildlife impacts are greatly minimized when visitors stay on trails; wildlife have a well-documented capacity to habituate to non-threatening recreational uses that occur in consistent places".

Korrekt udførte MTB spor er med til at sikre minimal erosion. I en [meta-analyse fra 2007](#) omtales et studie af 125 km spor brugt til hhv. ridning, vandring, MTB, og ATV. Her konkluderer man at MTB havde den mindste mængde erosion blandt disse fire aktivitetsstyper:

"Trails predominantly used for mountain biking had the least erosion of the use types investigated. Computed estimates of soil loss per mile of trail also revealed the mountain biking trails to have the lowest soil loss."

Et [amerikansk studie](#) sammenlignede effekten af forskellige brugergrupper på Bighorn får (*Ovis canadensis nelsoni*) i en nationalpark og fandt at en mountainbike-rytter forstyrre dyrelivet omkring stien på niveau med gående (hiker). Fugle opfatter kontinuerlig færdsel mindre truende end folk der stopper op, men støj fra alle brugergrupper skræmmer.

I vinterhalvåret cykler nogle MTB-ryttere efter mørkets frembrud med lys på cyklerne (hvilket er påkrævet af færdselsloven). Dette er typisk i de tidlige aftentimer; ifølge tællerne cykles der sjældent efter kl. 21 i vinterhalvåret. Der er således "nattero" fra MTB. Ydermere har [nyere forskning fra Schweiz](#) vist, at cykling på dedikerede stier efter mørkets frembrud ikke giver problemer for skovens dyreliv. I deres forsøgsområde var der en stor gruppe rådyr, som forskerne midlertidigt monterede GPS trackere på, og herefter overvågede, imens flere grupper af fritidsbrugere begav sig rundt i skoven med lygter på. Det viste sig at brugergrupper, som bevægede sig via faste stier (MTB køre, gående) kun udgjorde en meget lille forstyrrelse, og at dyrene hurtigt vænnede sig til hvor stierne var. Det stemmer overens med oplevelsen i Marselisborg hvor der er et rigt dyreliv langs MTB-ruten og dyrene kommer tættere på sporet først på aftenen om vinteren, trods færdsel.

Bæredygtigt spordesign for sportsbegivenheder/events

MTB-sporet understøtter en lang række små og store sportsbegivenheder i Marselisborgskovene. Events udgør en stor værdi for deltagerne som træningsmål, social begivenhed, naturoplevelse og meget andet. Flere af foreningerne bag sporgennemgangen har events som primære formål eller et vigtigt sekundært formål.

Mange virksomheder benytter mountainbikeevents til rekruttering og medarbejderpleje. Desuden bidrager events også til omsætning i byens virksomheder og skatteindtægter for kommunen:

En omlægning af MTB-sporet væk fra gangstierne vil gøre det lettere at afholde events på sporet, og de vil kunne afvikles på en måde hvor det giver langt færre gener for skovens øvrige brugere.

- Indkøb af mad og drikke, pokaler, trøjer mm. til deltagerne.
- Leje af telte, måleudstyr, mm til afvikling af eventet.
- Restaurationsbesøg og overnatninger fra tilrejsende deltagere.
- Omsætning i detailbranchen, typisk fra medrejsende familiemedlemmer til deltageren.
- Branding værdi for kommunen ved sammenkædning med kendte sportsevents og mesterskaber.

En omlægning af MTB-sporet væk fra gangstierne vil gøre det lettere at afholde events på sporet, og de vil kunne afvikles på en måde hvor det giver langt færre gener for skovens øvrige brugere. Etablering af en række krydspunkter i skoven gør det muligt at "isolere" løbsafholdelse og træning på rundstrækninger til sporet. Således vil behovet for at færdes på fællesstier blive stærkt reduceret.

Her gives eksempler på events, som er afholdt på MTB-sporet i 2019 (bemærk at disse inkluderer både MTB og trail-løb):

Aktivitetstype	Event	Deltagere
MTB	DM på marathon-distancen (XCM)	450-700 deltagere
MTB	Aarhus MTB Challenge	1.000 deltagere
MTB	Kvindecuppen	150 kvinder (løbsrække)
MTB	Kids liga	130 deltagere (7-17 år)
MTB	Allbike MTB cup	100 deltagere
Løb	Moesgaard Trail Run	1.500 deltagere
Løb	Night Trail (årligt)	1.000 deltagere fordelt over seks afdelinger
Cross triathlon (inkl MTB)	XTerra (nu TrailFox)	800 deltagere

Projektplan og projektledelse

Aarhus Trail Builders har som den centrale samarbejdspartner for Aarhus Kommune brede, stærke kompetencer inden for sporbyg, økonomi og projektledelse, og har et indgående kendskab til skoven, naturværdier, fortidsminder og lovgivning på området. Foreningen har et stort netværk af frivillige der kan og vil bidrage til udvikling af MTB-sporet og har direkte kontakt til mange brugergrupper i skoven, til fortidsmindeeksperter, botanikere og Moesgaard Museum.

Aarhus Trail Builders deltager desuden i et landsdækkende netværk af sporbyggere under DCU og har et tæt samarbejde med DGI's mountainbike og adgangskonsulenter. Standarderne fra International Mountain Bicycling Association (IMBA) følges i sporarbejdet og i forhold til udvikling af bæredygtig kultur for cykling i naturen.

I planlægningen og udførelse tages der hensyn til følgende parametre:

1. Et konstruktivt samarbejde med Aarhus Kommune om rådgivning og myndighedsbehandling
2. Projektet koordineres med øvrige projekter i skoven, herunder [Moesgaard Vildskov](#) og en eventuel fremtidig udvidelse af Marselisborg Dyrehave.
3. Der samarbejdes med andre brugergrupper omkring gode løsninger for alle parter.
4. Effektiv og transparent projektstyring i hele processen
5. Transparent økonomistyring med klare budgetter og grundig revision
6. Spor anlægges i en kvalitet, så de kan holde til stigende aktivitet og årtiers brug, med minimalt behov for vedligehold
7. Professionelle sporbyggere inddrages så kvaliteten bliver høj og lokale frivillige sporbyggere samtidig oplæres i bæredygtig sporbyg
8. Aarhus Trail Builders forestår grundig kommunikation med MTB-miljøet vedrørende vilkår, proces, adgangsforhold, ibrugtagning og bæredygtig færdsel i skoven
9. Aarhus Trail Builders vil fortsat arbejde for at styrke samarbejdet med foreninger, eventarrangører og vil via nyetableret hjemmeside, Facebook og informationsstandere informere om sporet og bæredygtig cykelkultur i skoven

Virkeområde

Sporet er beliggende i Marselisborg Skovene umiddelbart syd for Aarhus midtby. I praksis består området af flere sammenhængende skove, med to forskellige ejere.

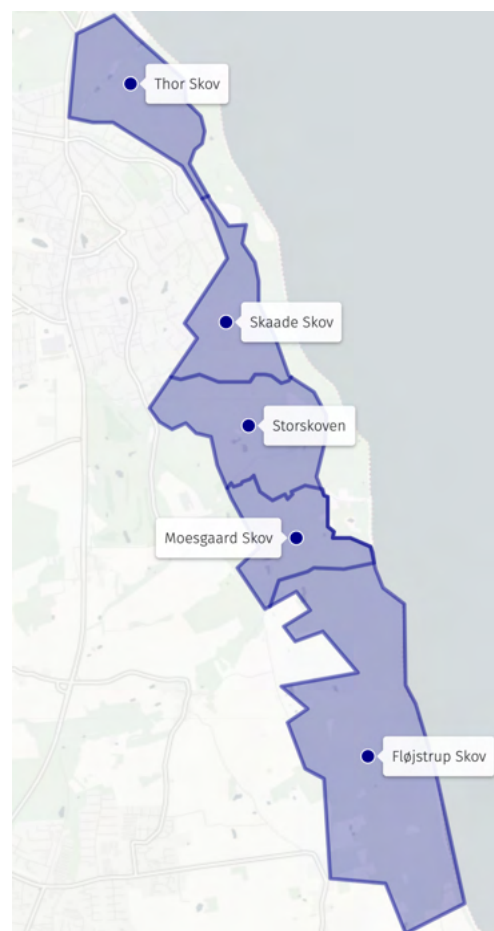
Virkeområdet er væsentlig mindre end skovenes samlede område, da der er større arealer hvor MTB spor ikke kan placeres:

- Arealet øst for Ørneredevej og nord for Moesgaard strand; her ønsker Aarhus Kommune ikke at der cykles
- Vejarealer, parkeringspladser (fx Moesgaard strand), udlejede arealer, bygninger og anden infrastruktur
- Arealer med vand og særlig beskyttet natur

Delområder

Kortet til højre viser de betegnelser og områder der beskrives i rapporten :

- **Thorskov** (ca 85 ha): Det nordligste område, afgrænset af Oddervej mod nord/vest, Ørneredevej mod øst, og Hørhaven mod syd. Dette område er tættest byen og dermed det naturlige startpunkt for ca. 80% af brugerne som cykler i skoven.
- **Skåde skov** (ca 75 ha): I denne rapport afgrænset af Hørhaven mod nord, villakvarterer (Skåde Bakker) mod vest, Skelbækken mod syd, og Ørneredevej mod øst.
- **Storskoven** (ca 105 ha): Arealet syd for Skelbækken og nord for Moesgaards arealer
- **Moesgaard Skov** (ca 70 ha): Skovarealer ejet af Moesgaard Museum, tidligere Moesgaard herregårds arealer.
- **Fløjstrup Skov** (ca 220 ha): De sydligste skovarealer, afgrænset af Moesgaard mod nord og markarealer ved Mariendal mod syd.



Lodsejere

Af de ovennævnte områder er Aarhus Kommune lodsejer af Thor Skov, skovbæltet ved Hørhaven, Skåde skov, Storskoven, og Fløjstrupskoven.

Den selvejende institution Moesgaard Museum er ejer af Moesgaard Skov.

Tidsramme

- 2021
 - Etablering af fuld sporseparation nord for Blommehaven (Thorskov og ved Hørhaven)
 - Presserende tilpasninger af MTB-ruten i Skåde skov og Storskoven hvor det flere steder er nødvendigt snarest muligt at adskille forskellige brugergrupper for at højne sikkerheden, undgå konflikter mellem brugere, øge trafiksikkerhed og øge den samlede glæde ved færdsel og ophold i skoven.
 - Samarbejde med Aarhus Kommune omkring detailplanlægning af MTB-ruten såfremt der etableres indhegninger inden for nuværende skovgrænse i forbindelse med vildskovsprojektet.
- 2022
 - Fuld sporseparation i Skåde skov, Storskoven, og Moesgaard Skov.
 - Separation og etablering af vandresti ved kysten i sydenden af Fløjstrupskoven.
- 2023
 - Fuld sporseparation i Fløjstrup Skov

Finansiering

Anlægsomkostninger

MTB er en særdeles billig fritidsaktivitet i forhold til anlægsomkostninger og driftsomkostninger. Dertil er de samfundsøkonomiske gevinster store, bl.a. på grund af positive effekter på mentalt og fysisk helbred og reduktion i behovet for traditionelle og dyre fritidsfaciliteter. Desuden er skattegrundlaget betinget af MTB-sporten ganske stort. Baseret på DGI's beregninger er aftrykket i Aarhus ca. 50 mio kr. årligt.

Etablering af de beskrevne spor i rapporten, og enkelte revisioner af eksisterende spor, foretages af professionelle sporbyggere i samarbejde med de frivillige. Formålene er at opkvalificere de lokale sporbyggere og sikre at sporbyggerteknikkerne forankres lokalt, samtidig med at der bygges et sjovt, tidssvarende og bæredygtige spor i højeste kvalitet, som kan holde i årtier.

Indregnes alle omkostning inkl materialeomkostninger, så er det aktuelle prisniveau ca. 200.000 kr. for anlæggelse af én km kvalitets MTB-spor i dansk kuperet skov. Fuld implementering af hele visionen for sporet fordrer anlæggelse af 17 km spor. Dertil kommer udgiften til bro over Giber Å til ca. 200.000kr. Således andrager det maksimale anlægsbudget 3,6 mio kr. (inkl. moms). Finansieringsbehovet er fordelt over en 3-årig periode.

Driftsomkostninger

Der foreslås en model hvor fremtidig drift og vedligehold af sporet foretages af de frivillige i Aarhus Trail Builders, en halvtidsansat sporbygger og i samarbejde med Aarhus Kommune. De samlede omkostninger til løbende vedligehold af sporet anslås til 350.000kr årligt inkl arbejds løn og materialer. Omkostningsniveauet er baseret på erfaringer fra nabokommuner.

Driftsbudgettet anføres med det forbehold at vildskovsprojektet kan medføre øget behov for vedligehold af sporet. Hensyn til særlige naturværdier der opstår eller identificeres senere, oversvømmelser betinget af ophørt dræning og effekter af andre virkemidler, kan medføre behov for omlægninger af sporet, der ikke er taget højde for i nærværende vision og budgetoverslaget for fremtidig vedligehold. Da der fortsat er usikkerhed om graden af implementering og effekten af de enkelte virkemidler i vildskovsprojektet, må det forventes at Aarhus Kommune budgetterer med nødvendige omlægninger af stisystemet herunder omlægning af MTB-spor i sportslig attraktiv, bæredygtig kvalitet, hvis det bliver nødvendigt som følge af vildskovsprojektet.

Aarhus Kommunes bidrag til MTB-spor i Marselisborg Skovene

Det nuværende budget til vedligehold af MTB-spor i Marselisborg Skovene oplyses af Aarhus Kommune til 100.000-150.000 kr. årligt. I Aarhus Trail Builders 2021 vedligeholdelsesplan for det nuværende spor er der beskrevet 24 prioriterede vedligeholdelsesopgaver. Kommunens aktuelle budget kan i 2021 dække de 4 højest prioriterede opgaver, samt at kommunen etablerer fartdæmpende faciliteter med træstammer 3 steder på ruten.

AaTB's indtægter stammer fra foreningers bidrag og privatpersoners donationer. De årlige indtægter ligger på ca. 40-50.000kr. AaTB investerer i 2021 ca 90.000kr i to større vedligeholdelsesopgaver, der udføres af professionelle sporbyggere.

Det anslås at det reelle budget til vedligehold af sporet for de nuværende 14 km dedikerede MTB-spor er ca. 250.000kr årligt. Dertil kommer vedligehold af fællesstier.

Nabokommuners bidrag til MTB-spor

Favrskov budgetterer ca. 300.000 årligt til drift af MTB-spor ([budget 2021](#)). Aarhus Kommune har 7 gange så mange indbyggere.

Silkeborg Kommune har siden 2017 bevilget i alt 9 mio kr til anlæg af MTB-spor. Posterne er fordelt som 4 mio kr. til etablering af nye ordinære spor over en periode på 4 år fra 2018-2021. Dertil 3 mio kr. i 2017-2019 til etablering af Silkeborg Bikepark. I 2021 har kommunen har netop bevilget yderligere 2 mio. kr til et 5 km MTB-spor i world cup kvalitet.

Herudover bevilges et årligt driftsbudget på 100.000 årligt ([2020](#)) + ca. kr. 100.000 årligt i form af materialer fra Naturstyrelsen.

Aarhus Kommune har 4 gange så mange indbyggere som Silkeborg Kommune.

Marselisborg Sporet er blandt de mest befærdede i landet og der er som beskrevet i rapporten et stort påtrængende behov for fuld separering af sporet og behov for langt mere omfattende vedligehold end der er budgetteret med i dag. Velanlagte og dedikerede MTB-spor samt optimalt vedligehold er vigtigt for at beskytte de høje forekomster af særlige naturværdier og fortidsminder i Marselisborg Skovene.

Silkeborg Kommune har siden 2017 bevilget i alt 9 mio kr til anlæg af MTB-spor.

Aarhus Kommune har 4 gange så mange indbyggere som Silkeborg Kommune.

Udgiftsniveauet ved MTB-spor contra andre fritidsfaciliteter

Det totale anlægsbudget for sporet som beskrevet i rapporten er 3,6 mio kr og driftsbudgettet fremover er ca. 300-350.000kr årligt. Sporet benyttes af mere end 10.000 borgere årligt.

Til sammenligning koster en enkelt multihal typisk [40 mio](#) at opføre og har derefter store driftsomkostninger.

En enkelt kunstgræs-fodboldbane koster ca. 3,1 mio. kr pr stk og har et årligt driftsbudget på 50.000kr. En kunstgræs-fodboldbane understøtter typisk langt færre udøvere end MTB-sporet i Marselisborgskovene.

Således eksempler på at "traditionel" idræt er langt mere omkostningstungt for Aarhus Kommune end etablering og vedligehold af et attraktivt bæredygtigt MTB-spor, der er åbent for alle, året rundt.

Aarhus Kommunes økonomiske prioritering af MTB-sporet i Marselisborg Skovene

MTB-klubber, event-arrangører, idrætsorganisationer og sporbyggere håber således at Aarhus Kommune vil bidrage væsentligt til anlægsbudgettet på 3,6 mio kr for de i rapporten beskrevne omlægninger af MTB-sporet. Desuden at Aarhus Kommune vil bidrage med et væsentligt større driftsbudget på ca. 300.000 kr årligt for at sikre nødvendigt vedligehold af sporet.

Samtidig vil Aarhus Trail Builders ansøge fonde og lokalt erhvervsliv om støtte til anlægsudgifter. Skulle midler tilvejebringes vil budgettet Aarhus Kommune ansøges om reduceres tilsvarende. Det forventes dog at det kan tage lang tid at få eksterne bevillinger da mange givere kræver at der er givet myndighedstilladelser inden bevillingsansøgninger kan behandles. Således ønskes tilsagn om både effektiv myndighedsbehandling og dækning af særligt det tidlige finansieringsbehov.

Projektgruppen har oplevet stor opbakning og interesse fra lokalt erhvervsliv i forhold til udviklingsplanen. Det er således hensigten at indgå partnerskaber med erhvervslivet om dele af sporets fremtidige finansiering, men det fordrer positive tilkendegivelser fra Aarhus Kommune i forhold projektet og til myndighedsgodkendelser. Det samme aspekt gælder for fondsansøgninger; at behandling af ansøgninger kræver positive udmeldinger fra Aarhus Kommune i forhold til projektets realisering.

Endelig vil imødekommenhed fra Aarhus Kommune betyde at Aarhus Trail Builders vil kunne etablere en ny frivillig medlemsmodel, der kan sikre øgede faste indtægter fra både de individuelle brugere af sporet samt foreninger og eventarrangører.

Principper for de foreslåede omlægninger

1. Fuld separation af MTB-ruten så cykling på fællesstier minimeres, til gavn for både de cyklende og øvrige skovgæster
2. Attraktive sporforløb, der skal understøtte MTB-sporten, animere borgerne til at motionere, og sikre at flest mulige cykler på MTB-sporet - og ikke på skovens øvrige stier.
3. Eksisterende, dedikerede MTB-spor fastholdes i videst muligt omfang
4. Der tilstræbes zonerings af MTB til områder hvor MTB-rytterne er mere "ude af syne" for øvrige brugere.
5. Omlægninger skal medføre en samlet reduktion af MTB-rute gennem [§25-arealer](#) (særlig naturmæssig værdifuld skov) og nøglebiotoper.
6. Hvor i praksis muligt flyttes eksisterende rute væk fra særlige botaniske lokaliteter og nøglebiotoper. Nye spor tilstræbes anlagt i behørig afstand til særlige naturværdier.
7. Ruten har i dag flere uheldige forløb tæt ved fortidsminder. Her justeres forløbet hvor muligt for at sikre bevaringen af fortidsminder.
8. Hvor skovens smalle form, zonerings, habitatnatur, hensyn til andre brugergrupper og anden infrastruktur *ikke* tillader at ud og hjem spor etableres i forskellige områder, så foreslås parallelle sporforløb, men *ikke* dobbeltrettede stier, over kortest mulige segmenter.
9. Et antal krydspunkter af nord og sydgående linjer skal medvirke til at flest mulige bliver på MTB-sporet, både ved tur-kørsel fra de mange indgange til skoven, og når der køres rundstrækninger i forbindelse med den mere sportslige MTB, herunder løbsafholdelse.

AFSNIT 2

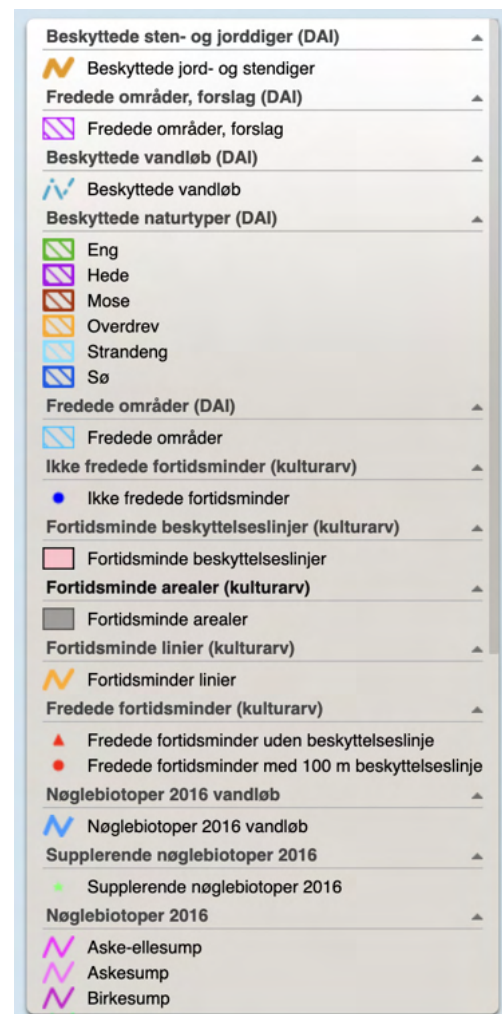
Detaljerede områdeplaner

Områdeplaner

De følgende kapitler indeholder detaljerede planer for de ønskede sporændringer i hvert delområde. Forslaget er udarbejdet med henblik på, at ændringer kan godkendes og udføres separat for mindre segmenter og de enkelte delområder. Dette med henblik på at øge overskueligheden i processen og for at forslag til ændringer i områder der ikke, eller i ringe grad, påvirkes af vildskovsprocessen, snarest kan påbegynde den videre kvalifikation med henblik på godkendelse.

I beskrivelse af hvert delområde omtales såvel særhensyn i området (fortidsminder, særlig bevaringsværdig natur mm. indhentet via Aarhus [BorgerGIS](#); se figur til højre), samt en foreslået stiføring. Processen vil kræve et yderligere forberedelsesarbejde efter drøftelser med Aarhus Kommune, som kan munde ud i at Aarhus Trail Builders mødes i skoven med kommunens fagpersonale for at fastlægge den overordnede, og siden den endelige linjeføring.

Ved at bringe de betydende kompetencer sammen i skoven opnås de bedste løsninger. Viden fra hvert fagområde kan deles, så oplægget for resterende områder, kan kvalificeres yderligere inden kommunens behandling.



1. Områdeplan for Thorskov

Afgrænsning

Oddervej mod nord/vest, Ørneredevej mod øst, og foden af Morvadsbakken mod syd.

Karakteristik

Dette område er tættest på Aarhus centrum og er dermed det naturlige startpunkt for mange som kommer cyklende til skoven. MTB-ruten forløber i Thorskov overvejende på fællesstier med enkelte separerede segmenter. Fællesstierne i hele området er moderat eller stærkt trafikerede med øvrige brugergrupper, herunder mange gående, hundeluftere og store løbehold.

Særhensyn

Thor Skov kræver følgende særhensyn:

1. Varnabækken (Skambækken) og skrænterne langs bækken, er en særlig værdifuld botanisk lokalitet
2. Mindre områder med §3 natur, primært søer og vandløb
3. Større arealer med §25 natur og øvrige arealer med nøglebiotoper
4. Fem beskyttede fortidsminder (røde punkter, med beskyttelseslinjer)
5. Høj tæthed af øvrige fortidsminder (blå og sorte punkter)
6. Skovstykket fra Hørhaven og mod nord er ikke NATURA 2000-udpeget
7. Dyrehaven planlægges udvidet

Der foreslås to kortere segmenter gennem §25 areal, for til gengæld at nedlægge væsentlig længere og uhensigtsmæssige segmenter i beskyttet natur: Omlægningen øger desuden sikkerheden på MTB-sporet, i forhold til øvrige skovgæster, og ved krydsninger af veje.

Aarhus Kommune påtænker at udvide Marselisborg Dyrehave med et større areal mod sydøst langs Ørneredevej. Her er det ønsket at hegning af de sydligste 2,5 hektar kan undgås, da de falder sammen med et unikt MTB-område i skoven. Til gengæld vil omlægningen af MTB-ruten væk fra Dyrehavens nord og vestlige ende åbne for udvidelse der.



Sporprojekter

Rød stiplet: MTB-rute som nedlægges.

Blå/brun stiplet: Foreslået ny sporlinje

Turkis: *Ny gangsti*

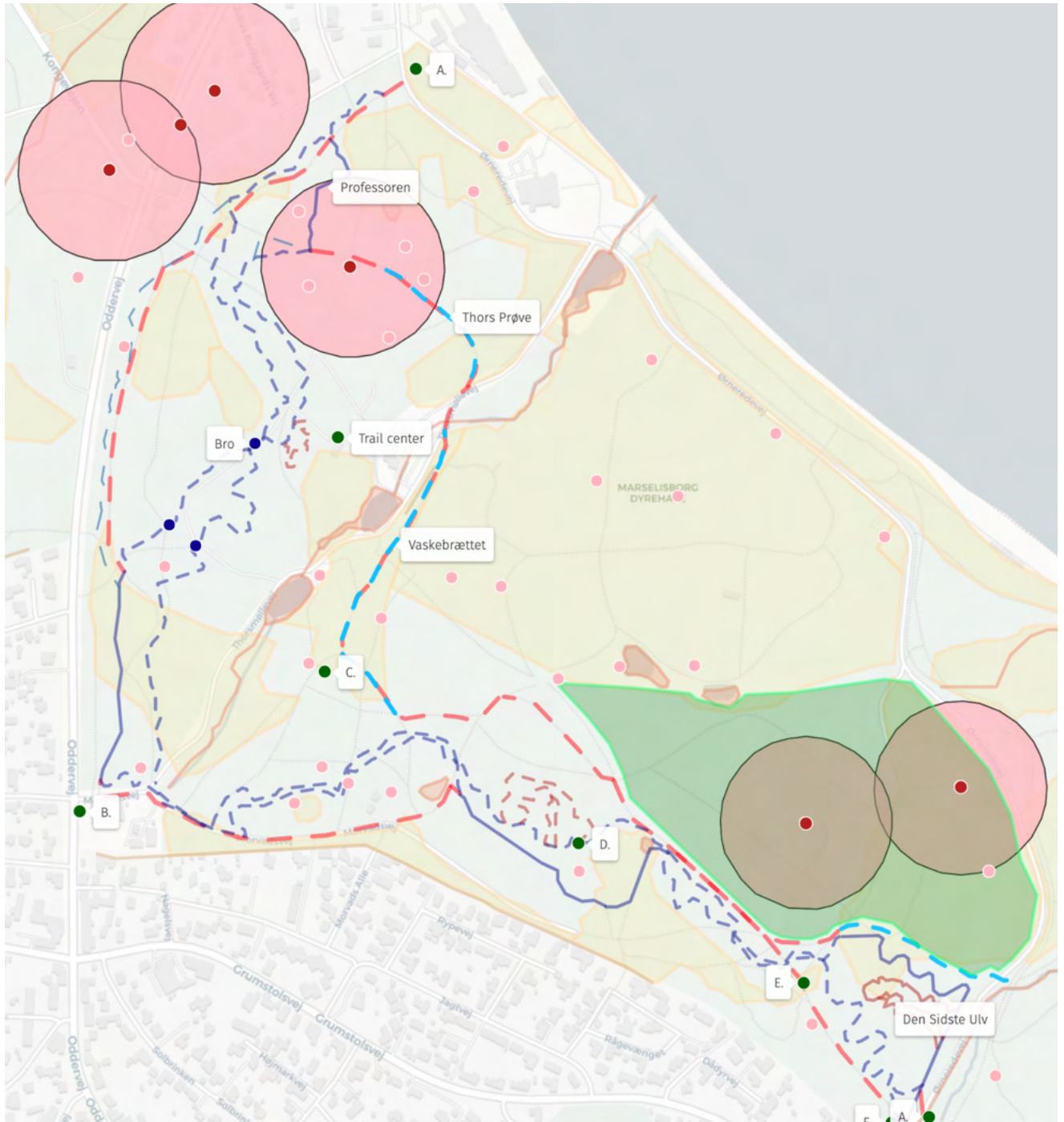
Stiplet rød: Fællessti hvor MTB-ruten nedlægges

Rød cirkel/punkter: Beskyttede fortidsminder

Gult område: Beskyttet natur §25

Røde streger/områder: § 3 natur

Grønt område: Skitseret udvidelse af Dyrehaven



1.1. Start af MTB-spor (sydgående) fra iskiosken til Morvadsvej

Nuværende: MTB-ruten starter syd for iskiosken på Ørneredevej (punkt A). Den første kilometer frem mod Morvadsvej/Oddervej krydset (punkt B.) forløber ruten aktuelt på trafikerede og sportsligt uattraktive gangstier. De sidste 100 m mod Morvadsvej er sporet separeret.

Ønske: En separeret MTB-sti (stiplet blå), der begynder ca. 50m inde i skoven, etableret mellem den eksisterende gangsti og skovkanten. Her vil færdslen forstyrre dyrelivet minimalt og skoven har åben struktur. Stien vil gennemløbe et kort §25 segment på ca. 50m. Sporet svinger ind mod midten af skovstykket, i retning mod Sport og Fritids nye multihus. Multihuset kan således fungere som trail-center med oplysningstavler, som mødested og lejlighedsvist som udgangspunkt for aktiviteter, der benytter huset.

Stiens forløb er forholdsvist parallelt med retursporet (se afsnit 1.6. nedenfor). I det videre forløb passerer sporet over §3 vandløb/grøft på ny smal flad bro og forløber op imod det eksisterende spor langs Oddervej. Således zonerer al MTB i Thorskov ind i en relativt smal zone. Forløbet undgår beskyttet natur og fortidsminder.

Alternativt kan det sydgående spor etableres i skovstykket mellem Oddervej og den parallelle sti (stiplet lyseblå). Her passerer en smal grøft tæt ved Oddervej, der forekommer gravet, men er kategoriseret som §3 vandløb. Her kan lægges en kort smal bro uden gelænder over grøften. Stien undgår en række fortidsminder og større arealer med §25 skov.

Signaturforklaring:

Stiplet rød: Nuværende MTB spor som nedlægges

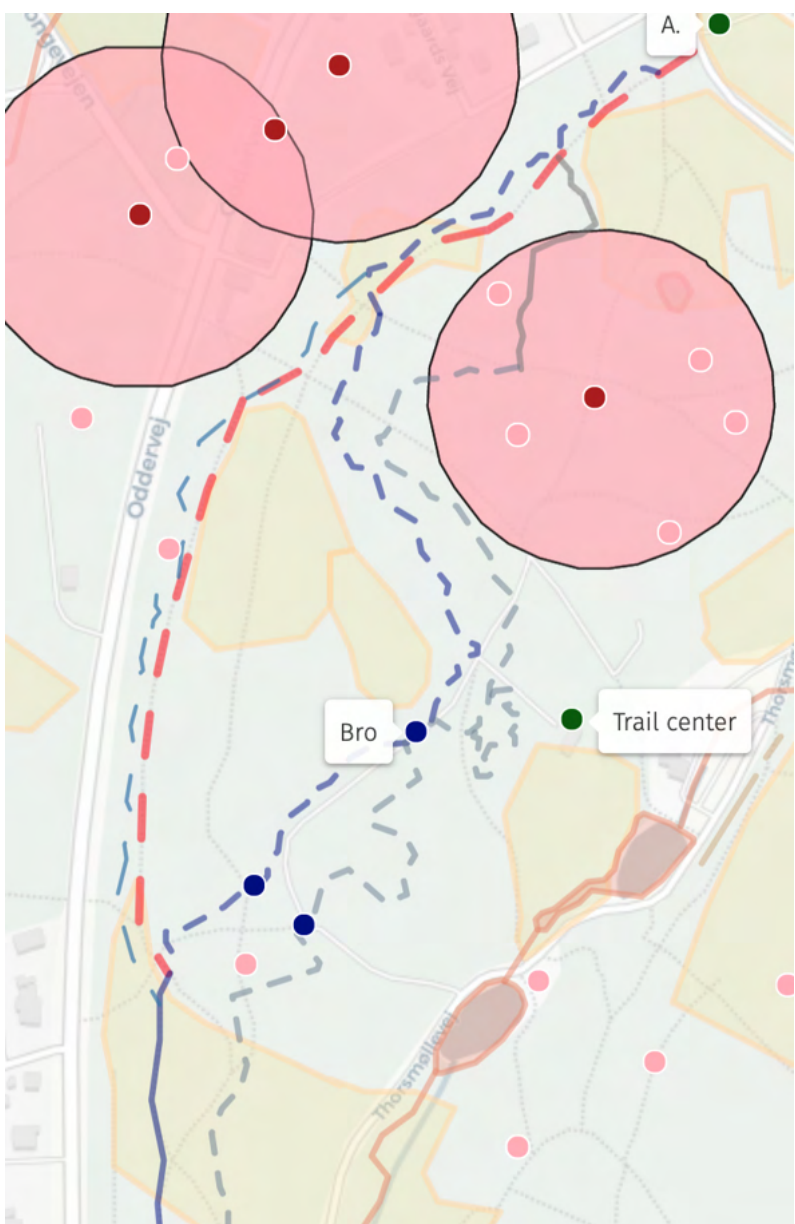
Stiplet blå: Nyt separeret MTB spor

Stiplet lyseblå: Nyt alternativt MTB spor

Grå solid/stiplet: Modsatrettet

eksisterende/nyt MTB spor

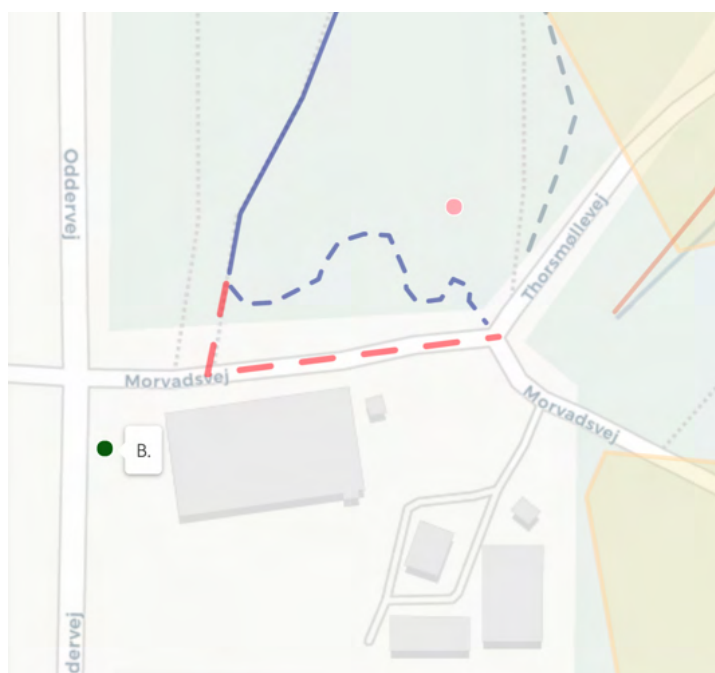
(beskrives med nordgående spor)



1.2. Ud-spor: Sikker nedkørsel til Morvadsvej

Nuværende: Afslutningen af nuværende blå spor ned på Morvadsvej ved Oddervej (punkt B) har aktuelt en stejl nedkørsel mod Morvadsvej, så rytterne kommer ud på vejen i høj fart og med dårlig oversigt. Pga. tiltagende biltrafik på Thorsmøllevej og Morvadsvej, ses hyppigt farlige trafikale situationer.

Ønske: Den nuværende afslutning omlægges, så de sidste 10-20 meter nedlægges og sporet i stedet svinges til venstre (mod øst) ca 50 meter langs Morvadsvej. Et par sving tvinger rytterne ned i hastighed. Herfra krydser ruten asfaltvejen direkte over på grusvejsdelen af Morvadsvej. Krydsning her giver væsentlig bedre overblik over biltrafikken fra begge retninger. For bilisterne er dette også en mere konventionel og forudsigelig trafikløsning.



1.3. Ud-spor fra Morvadsvej til Midtervejen

Nuværende: Efter krydset af Morvadsvej/Thorsmøllevej forløber MTB-ruten op ad Morvadsvej (en grusvej; markeret med stiplet rød linje) ca. 1 km, hvorefter ruten fortsætter ad et dedikeret MTB-spor (solid blå, syd for punkt D) frem mod Midtervejen. Trods pæn bredde er Morvadsvej stærkt trafikeret af mange brugergrupper, og således er der hyppigt "zigzag-kørsel" mellem mange grupper af andre borgere. Det jævne underlag gør at mange cyklende har moderat til høj fart på strækningen hvilket er u hensigtsmæssigt for fælles færdsel.

Ønske: Ca. 50 m op ad Morvadsvej (mod syd) forløber en trampesti mod øst ind i skoven. Den forløber tæt ved parallelle gangstier. Det foreslås at føre MTB-ruten ind i skoven her, alternativt svinge ind 20 m. længere oppe ad nyetableret sti.

Der er høj tæthed af fortidsminder på dette skovareal, som sporet skal ledes rundt om. Der er allerede et tæt netværk af gangstier/trampestier og det bør overvejes at omlægge en bestående trampesti til MTB-spor for at undgå for megen etablering af ny sti i dette område. Alternativt peges på stiføringen, som anvist på kortet. Her kommer man tæt på et fortidsminde uden beskyttelseslinje, men ikke hen over mindet.

Linjeføringer her vil altovervejende være betinget af fortidsminder og beskyttet natur. Formålet med etablering af dette segment, er således den stærkt påkrævede separering, mens ambitionsniveauet er lavt i forhold til etablering af ekstra sving, specielle features og lignende.



1.4. Ud-spor fra Midtervejen til foden af Horsevadbakken ved Rensdyrvej

Nuværende: Ruten fortsætter af Midtervejen (rød stiple linje) til Den Sidste Ulv, et af skovens mest attraktive MTB-områder. Her er nedkørslerne fra Studenterbakken, og "Jack Sparrow" som er skovens eneste reelle hopbakke. Det ligger bynært, og sporene benyttes intensivt af børn og unge, af "trail-ryttere" og til klubbernes organiserede træning. Mange almindelige motionister tager også en ekstra runde eller to her. Arealet er på 2,5 hektar og har således meget høj rekreativ værdi.

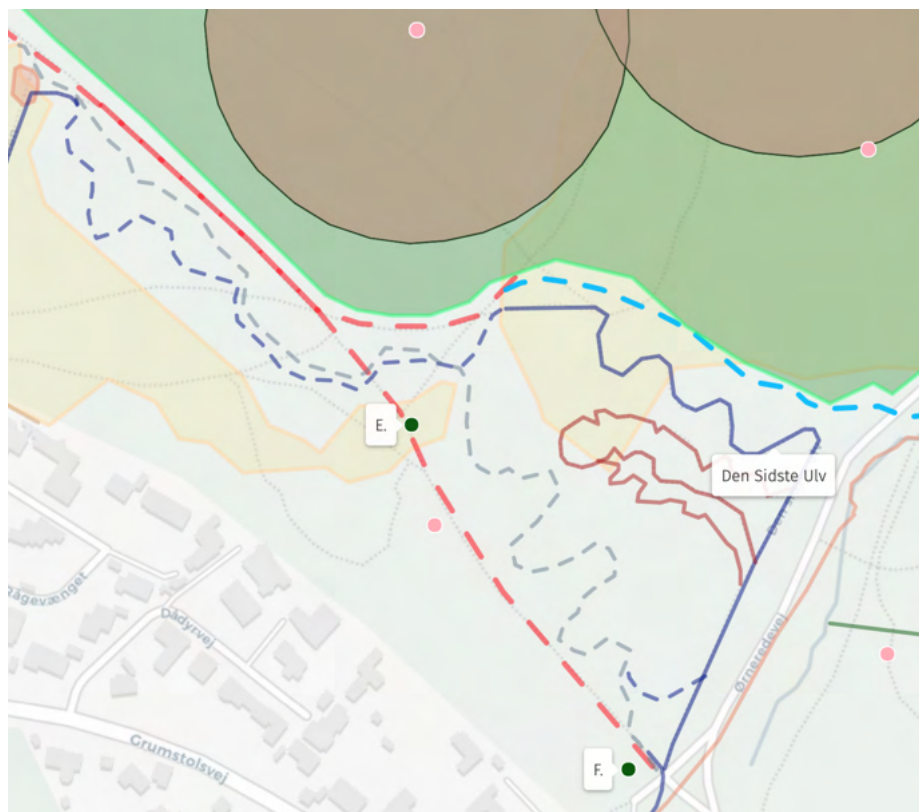
Ønske: Hvor det nuværende spor fletter ind på Midtervejen efter punkt D, foreslås i stedet en linjeføring parallelt med Midtervejen ca. 10 til 50 meter sydvest for vejen, frem mod punkt E. Her fortsætter sporet ind i det eksisterende område ved Den Sidste Ulv. Midtervejen forventes at blive endnu mere trafikeret hvis Dyrehaven udvides med hegn langs vejen.

Vedr. Udvidelsen af Dyrehaven

Som omtalt ovenfor er der et stort ønske fra et samlet MTB-miljø at bevare de sydligste 2,5 hektar med sporene "Den Sidste Ulv" og "Jack Sparrow" som er et meget højt prioriteret MTB-område.

Gangstien fra toppen af Horsevadbakken mod Ballehage anvendes af mange naboer som hovedfærdselsåre mod kysten. Det foreslås, at der her etableres en ny gangsti (lyseblå stiple linje) langs Den Sidste Ulv mod Ørneredevej, hvor der er god oversigt for at krydse vejen. Det bemærkes at gangstien vil gennemløbe §25 skov. På den anden side af Ørneredevej, er der en eksisterende sti til fodgængere der fortsætter mod kysten.

Med denne bevaring af området "Den Sidste Ulv" vil udvidelsen af Dyrehaven blive 13,5 ha. mod syd. Med flytning af MTB-ruten væk fra området nordvest for Dyrehaven (se afsnit 1.6 nedenfor) vil der i stedet kunne udvides med 3-4 hektar her, så den samlede udvidelse bliver af den ønskede størrelse på 16 ha. Den udvidede Dyrehave er vist med grønt.



1.5. Returspor langs Horsevadbakken og Midtervejen

Nuværende: MTB-ruten mod nord følger i dag asfalten Horsevadbakken (fra punkt F) til toppen hvor den fortsætter af den stærkt trafikerede fællesvej Midtervejen. Ved det nordvestlige hjørne af Dyrehaven svinger sporet ind i skoven over et stykke på ca 100 m.

Ønske: Der etableres et separeret returspor langs Horsevadbakken op til krydspunktet kort før indkørslen til Den Sidste Ulv. Det vil øge rutens attraktion væsentligt, og give mulighed for træningsgrupper kan køre rundstrækninger på den Den Sidste Ulv med større sportsligt udbytte og uden at genere de mange andre brugergrupper der færdes i området.

Fra krydspunktet ved toppen af Horsevadbakken krydser sporet over vejen og forløber parallelt med Midtervejen og udsporet (vist med grå). Med den kommende udvidelse af Dyrehaven vil den fulde separation omkring Dyrehaven blive særlig vigtig pga forventet øget trafik på Midtervejen langs hegnet. Det nye returspor følger parallelt med ud-sporet. På denne måde zonerer MTB ind i en smal zone for at påvirke både natur og andre brugergrupper mindst muligt i den smalle korridor rundt om Dyrehaven.

Der fremsættes ønske om etablering af et ca 200 m kort sidespor "Rødhætte" med øget sværhedsgrad (rød; ved punkt D). Her udnyttes at terrænet understøtter et udfordrende sidespor inden for et område på ca 100 x 100 meter.. Der er ikke beskyttet natur eller fortidsminder i området.



1.6. Returspor fra Midtervejen til sporstart

Nuværende: Der køres af den stejle nedkørsel "Vaskebrættet" langs Dyrehaven. Dette segment har betydelige sikkerhedsproblemer ved kryds med stier til Dyrehaven og i krydset over Thorsmøllevej. Segmentet er blå sværhedsgrad, men det er svært at vedligeholde i praksis på grund af stejl hældning, vand, og beskyttet natur. Da sporet ofte er i dårlig forfatning, har der været flere alvorlige ulykker.

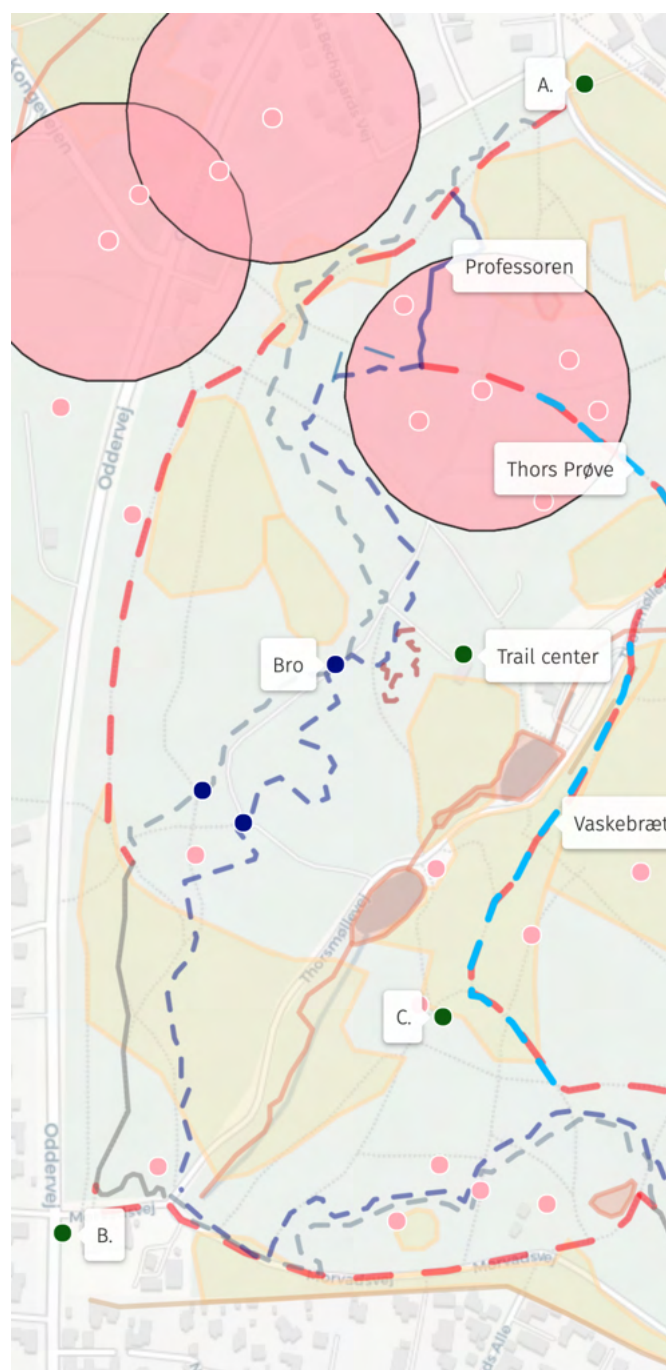
Efter Thorsmøllevej fortsætter sporet op ad "Thors Prøve", videre på en fælles gangsti, og til sidst ned af "Professoren" til sporets start. Dele af sporet gennemløber beskyttet natur og passerer tæt forbi flere fortidsminder.

Ønske: Fra Midtervejen til krydset Morvadsvej og Thorsmøllevej foreslås et relativt parallelt forløb af ud- og returspor - særligt ved de mange fortidsminder langs østsiden af Morvadsvej. Ruten krydser Thorsmøllevej på samme vestlige sted som ud-sporet, med gode oversigtsforhold.

Herfra forløber sporet mod nord. De første ca 100m forløber mest hensigtsmæssigt igennem §25 skov (der dog fremstår ordinær), men herefter uden for beskyttet natur. Sporet krydser to §3 vandløb på eksisterende brede overkørsler hvor vandløbet er lagt i rør. Længere mod nord ønskes et forløb forbi det nye multihus som Sport og Fritid er ved at indrette i en eksisterende bygning umiddelbart nordøst for Thors Mølle. Det foreslås, at huset bl.a. kan fungere som MTB trailcenter med kort, toiletter, og mulighed for at mødes med andre brugere.

Opkørslen Thors Prøve som gennemløber § 25 arealer og passerer for tæt forbi beskyttede fortidsminder nedlægges.

Den problematiske nedkørsel Vaskebrættet (i §25 areal) foreslås lukket eller omlagt til til gangsti. Dette åbner for en udvidelse af Dyrehaven på 3-5 hektar.



1.7. Separation af ride, gang, og MTB-spor

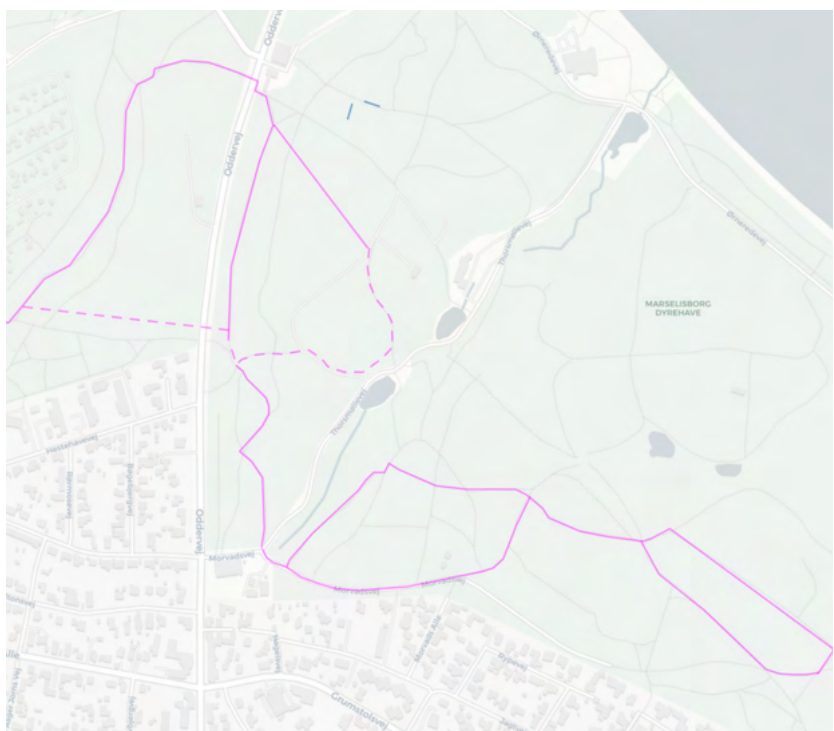
Thorskov har ringe separation af spor til hesteryttere, gående/løbende, og cyklende, som det ses på kortet til højre. Stiplede orange streger viser stier som for indeværende anvendes af alle tre brugergrupper samtidigt.

Rideruten er ufuldstændig, og for at ride en runde kræves det, at der rides på stier delt med både gående og cyklende, hvilket er problematisk.

Vi ønsker at give mulighed for at disse tre brugergrupper kan færdes hver for sig.

Vi har i samarbejde med repræsentanter for lokale rideklubber designet en tre-delning af stisystemet i Thorskov for at separerer de tre grupper. Vi foreslår sammen med rytterne, at der oprettes nye ridesegmenter:

1. Den eksisterende gangsti langs Oddervej – som for indeværende har MTB-cykling – omlægges til delt gang og ride sti.
2. Der laves en ny forbindelsesti mod øst som forbinder Tobaksvejen med ridestien ved Tømmersporet.
3. En ny forbindelse vest/øst giver en alternativ passage for ryttere fra Skovlunden over til Oddervej for bedre oversigt når Oddervej krydses.
4. Eksisterende gang/MTB sti langs Morvadsvej ændres til gang/ride sti.
5. Eksisterende gang/MTB sti langs Midtervejen ændres til gang/ride sti.



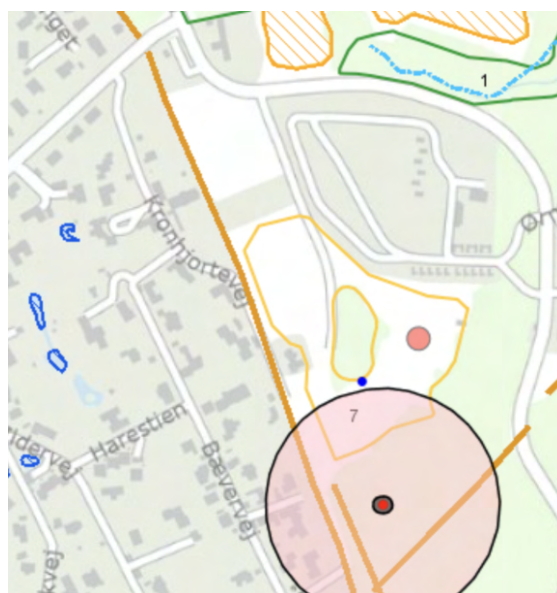
2. Områdeplan for Hørhaven

Afgrænsning

Hørhaven er et mindre område som forbinder Thorskov og Skåde skov. Det er afgrænset af Morvadsbakken/Rensdyrvej mod nord, og Blommehaven mod syd. Da skovarealet øst for Ørneredevej ønskes friholdt for cyklende, placeres spor udelukkende i skovbæltet imellem Ørneredevej og Hjortevænget, samt på græsarealerne beliggende mellem Blommehaven Camping og Kronhjortevej.

Særhensyn

Der er i området enkelte fortidsminder, beskyttede diger, samt mindre arealer med beskyttet natur.



Sporprojekter

2.1 Foden af Horsevadsbakken til Hørhaven

Nuværende: Efter Den Sidste Ulv (se afsnit 1) fortsætter ruten mod syd på Ørneredevej. Bilisterne kører forholdsvis stærkt her, der er begrænsede oversigtsforhold, og det er dermed uhensigtsmæssigt at krydse vejen til den dobbeltrettede cykelsti på den anden side. Det medfører ofte uheldige og farlige trafikale situationer. En del bilister undres/irriteres over, at der cykles på vejen, når der er dobbeltrettet cykelsti på østsiden af vejen.

Ønske: Udsporet lægges ind i det smalle skovbælte mellem Hjortevænget og Ørneredevej, parallelt med det nuværende returspor. Der er et smalt område med nøglehabitat og grøfter langs Ørneredevej, så sporet udlægges mest hensigtsmæssigt på vestsiden af det eksisterende spor i 2-10 meters afstand. Således vil der fortsat være god afstand til de private matrikler. Sporet ender ved Hørhavevej, hvor den nordgående rute krydser vejen. Her kan vejen krydses med væsentlig bedre oversigt. På denne måde flyttes al MTB-trafik væk fra Ørneredevej og erstattes af en væsentlig mere attraktiv og sikker løsning for både de cyklende og bilisterne.

Der har de senere år været ganske beskedne trafik af ridende nord for Hørhaven. Således vurderer vi, at MTB-sporet mellem Hørhavevej og foden af Horsevadbakken fortsat uden væsentlige problemer kan være fællessti for ridende og cyklende. Hvis ridetrafikken tiltager væsentligt på strækningen kan der med fordel udlægges en separat rdesti på østsiden af Ørneredevej. Dette ønske fremsættes også særskilt af hesterytterne.



2.2 Udspor ved Hørhaven

Nuværende: På Hørhavevej ved Hørhavegården forløber ruten ind over p-pladsen og ind på græsområdet. Bilister der skal ud fra P-pladsen ved Hørhaven kører ofte langt frem hvorved MTB-ryttere presses langt ud på kørebanen. Nogle MTB-ryttere tror at græsrabatten langs P-pladsen er MTB-sti pga en trampesti. Det giver yderligere forvirring i krydset.

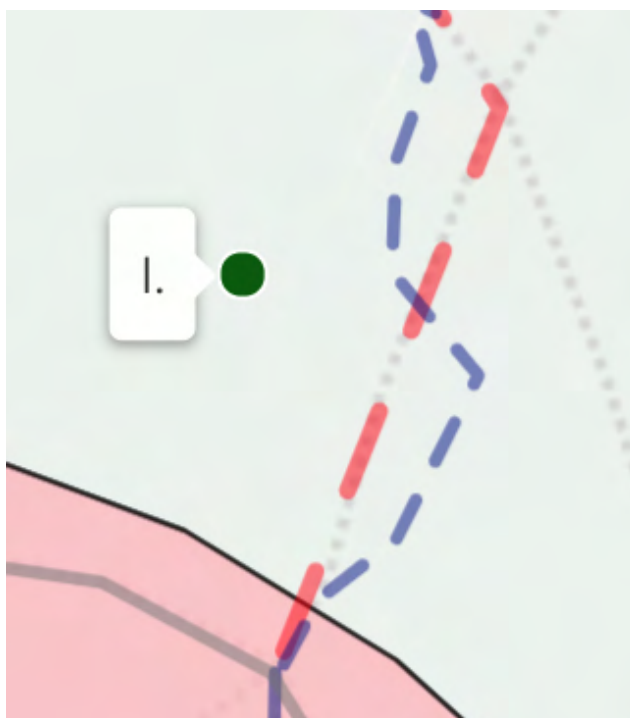
Ønske: På sydsiden af Hørhavevej kan der anlægges et sydgående spor, der føres vest om den lille bygning ved p-pladsen og fortsætter parallelt med det nuværende spor frem til plænen lige syd for P-pladsen. På denne måde flyttes al MTB-trafik væk fra et uhensigtsmæssigt forløb på Ørneredevej og erstattes af en væsentlig mere attraktiv og sikker løsning for både de cyklende og bilisterne.



2.3 Omlægning af nedkørsel på returspor ved Blommehaven

Nuværende: Ved plænen vest for Blommehaven forløber det nordgående spor langs sydsiden af plænen på en stejl, helt lige nedkørsel, som slutter i et skarpt venstresving. I svinget mødes MTB-ruten med en ridesti og der er mange gående på stien, inkl. turister der ikke kender området og trafikken. Således opstår der særligt om sommeren uheldige episoder i krydset ved foden af denne nedkørsel

Ønske: Nedkørslen foreslås omlagt så der kommer to bløde sving der får rytterne ned i fart og som leder forbi krydset og ind på plænen hvor der efter ca. 10 meter flettes ind på det nuværende spor med lavere fart. Så vil der være fuld oversigt for de cyklende og alle der færdes på plænen.



3. Områdeplan for Skåde skov

Afgrænsning

Skåde skov er afgrænset af Blommehaven mod nord, Skelbækken mod syd, samt en række villaveje mod vest (Kronhjortevej, Jægerstien, Arnakvej, Elmehøjvej, Skåde Skovvej). Mod øst opereres i forhold til MTB-spor med en afgrænsning ved Ørneredevej, da arealerne øst for Ørneredevej er forbeholdt gående.

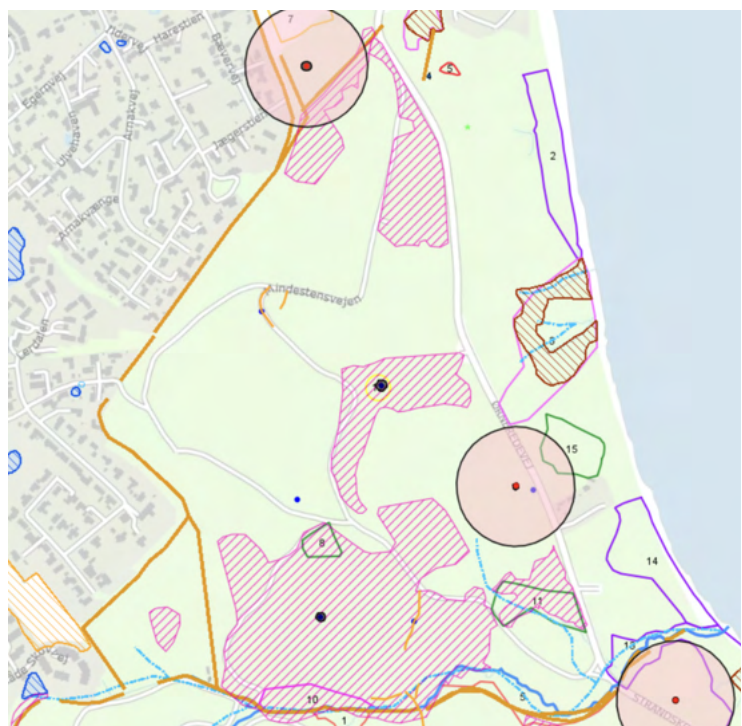
Karakteristik

Skåde skov er et meget benyttet område i Marselisborg skovene. Den store aktivitet skyldes den storslåede natur, det kuperede terræn, nærheden til store boligområder i Skåde og nærheden til kystarealerne. Således færdes mange forskellige brugergrupper/skovgæster i området og brugertrykket er højt uden for almindelig arbejdstid og særligt i weekender.

Området har et fintmasket stisystem, med et stort antal stier til både gående, løbende, hesteryttere, og cyklister. Der er dog flere områder med uhensigtsmæssige stiforløb og mangelfuld separation af brugergrupper på de stærkt trafikerede fællesstier. Enkelte stiforløb er så uhensigtsmæssige at de udgør et sikkerhedsproblem.

Sær hensyn

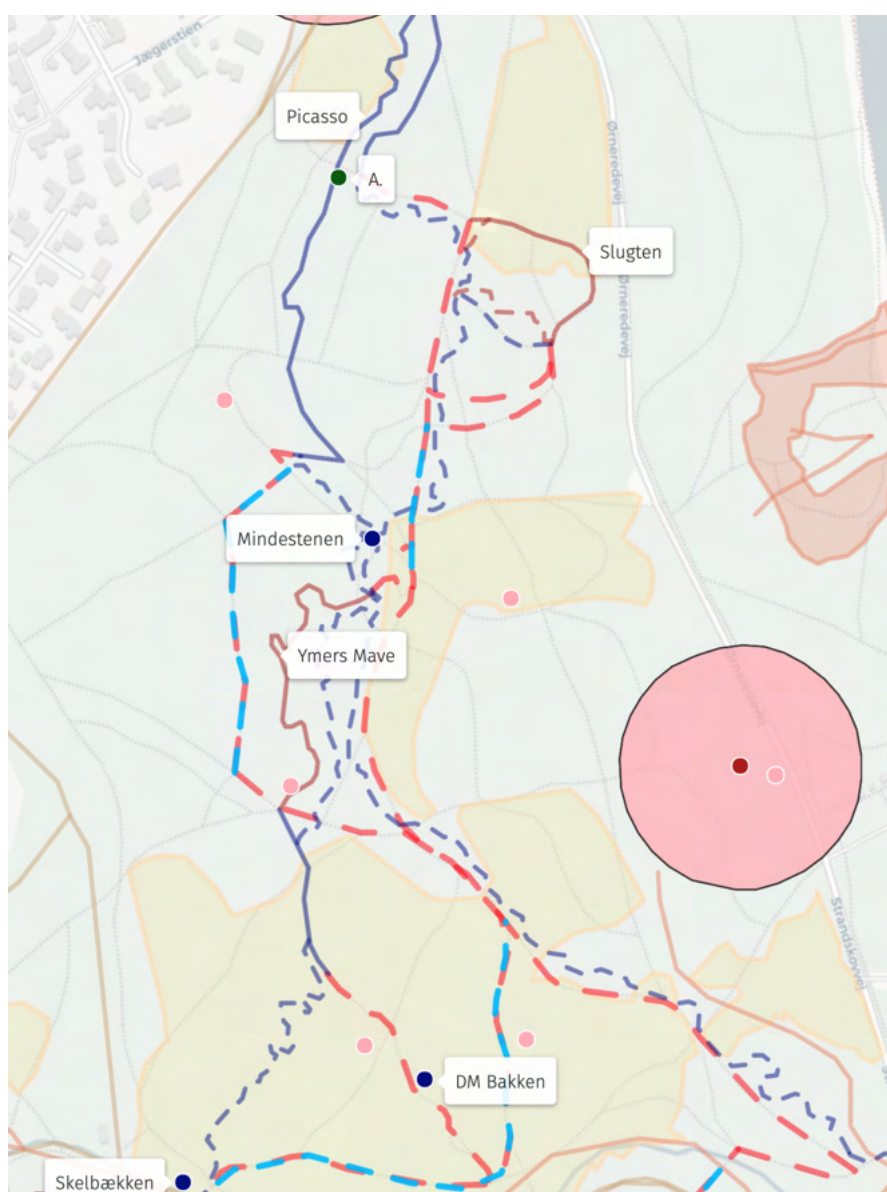
Skåde skov er omfattet af Natura 2000 udpegning og store arealer er udpeget som §25 skov. Der skal tages hensyn til flere §3 vandløb. Tætheden af fortidsminder er ikke stor, men udgør dog udfordringer flere steder for revidering af stisystemet.



Sporprojekter

Nedenstående omlægning omfatter nedlæggelse af spor og flytning af MTB-rute væk fra fællessti på ialt ca 1100 meter i §25 skov. For bedste separation og sammenhæng foreslås etableret ca. 250 m MTB-sti i et §25 areal men med linjeføring hvor der umiddelbart "kun" er store bøgetræer.

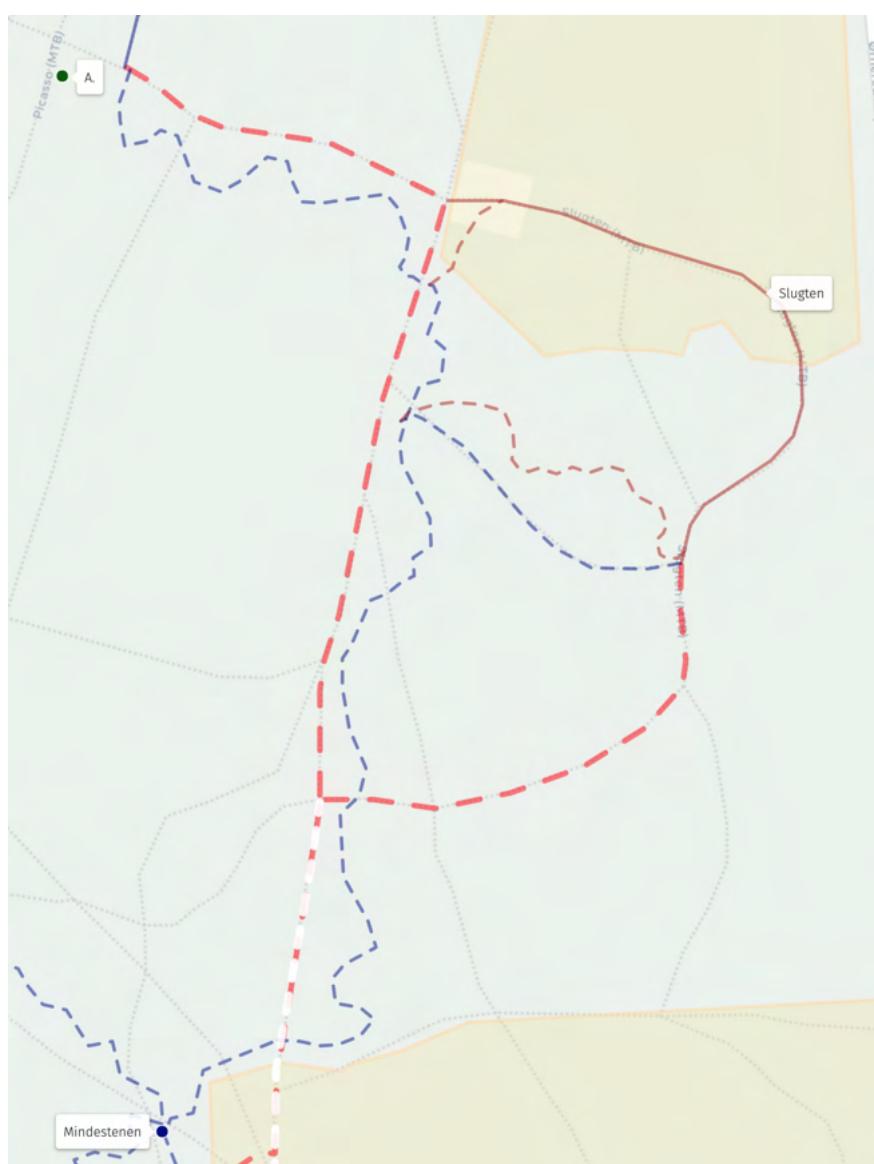
Omlægningen vil således medføre stor samlet reduktion af MTB-færdsel i §25 skov og de cyklende flyttes væk fra forløbet gennem de botaniske lokaliteter langs Skelbækken. Separation foreslås gennemført for næsten alle fællesstier, hvoraf mange er særdeles trafikerede. Flere krydsninger af gangstier og ridestier foreslås omlagt for mere sikker færdsel. Ændringer vil desuden øge MTB-sporets attraktion og medvirke til at det store flertal af cyklende vil følge sporet.



3.1. Udspor frem mod Mindestenen

Nuværende: Det sydgående spor forløber efter Willi's Corner ud på grusvej der fører ned mod Slugten. På dette grusvejsstykke er der en del gående. Der cykles meget hurtigt på første del af nedkørslen og ud på den tværgående grussti som er stærkt trafikeret af gående og ridende. Her deler ruten sig i blå rute der følger grusstien mod syd og det smalle "røde" spor mod øst ned i Slugten. Segmentet slutter med en nedkørsel frem mod mindestenen.

Ønske: Fra Willi's corner krydses sporet over den brede fællessti og et lille stykke ind i skoven på sydsiden. Her føres sporet parallelt langs grusstien i store sving ned mod den trafikerede tværgående sti. Sporet deler sig her i rød rute der svinger over mod Slugten og et blåt spor, der forløber langs grusstien mod syd. Den eksisterende nedkørsel mod mindestenen omlægges til gangsti der forbinder logisk til Mindestensvej, og der etableres en MTB-nedkørsel umiddelbart øst for den gamle uhensigtsmæssige nedkørsel.

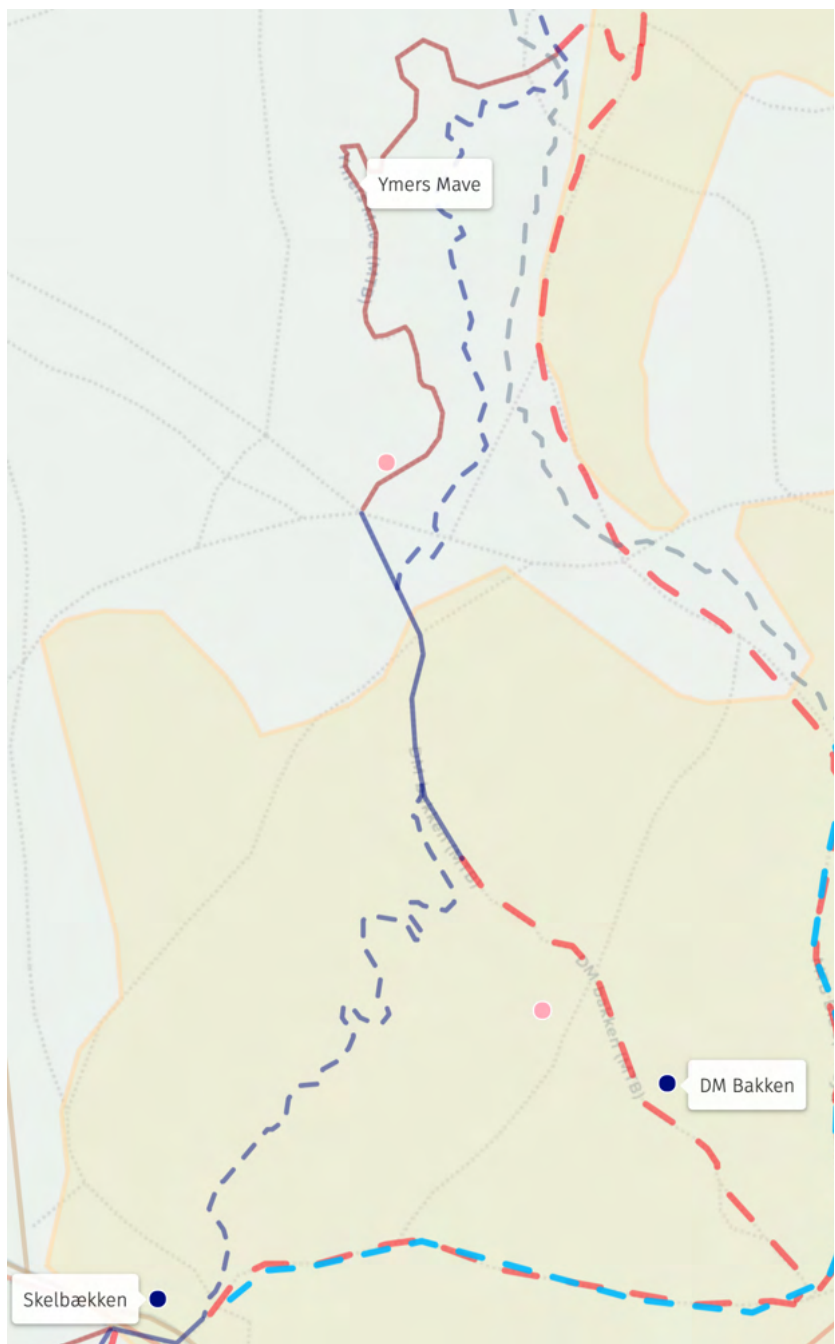


3.2. Udspor fra Mindestenen til Skelbækken

Nuværende: Det nuværende spor er opdelt i forskellige forløb for det blå og røde spor. Blå rute følger fællessti mere end 1 km ad grusvejen mod syd, og herfra syd om DM Bakken (rød stiplede linje til højre på kortet). Der er mange gående i hele dette område. Det røde spor forløber ad det separerede segment Ymers Mave, og videre til nedkørslen DM Bakken. Denne nedkørsel er problematisk da den afsluttes i høj fart ned i en populær gangsti. Fra foden af DM Bakken samles MTB-ruten og følger en populær gangsti langs Skelbækken frem mod broen ved Bækhuset.

Ønske: Etablering af nyt blå spor (stiplet blå streg) forløbene mellem med nuværende "Ymers Mave" (rød) og returspor (grå) frem til den eksisterende forbindelse mod DM Bakken.

De afsluttende 200 meter af DM Bakken nedlægges. Stien syd for DM Bakken langs Skelbækken overgår til ren gangsti (turkis streg). Dette kræver et nyt spor fra midt på DM-bakken over mod broen ved Bækhuset, direkte syd-vest mod Skelbækken (blå stiplet i bunden af kortet). Dette kræver et mindre forløb på ca 300 meter igennem paragraf 25 areal (store bøge) men samtidig nedlægges ca 500 meter eksisterende spor i samme §25-område og MTB-færdslen flyttes væk fra Skelbækken. Omlægningen vil desuden øge sikkerheden for både gående og cyklende. Ved linjens afslutning skal der i den endelige planlægning tages hensyn til nærliggende ridespor.



3.3. Returspor fra Skelbækken op langs Mindestenvejen

Nuværende: Efter passage af Skelbækken svinges til højre ad fællessti mod Ørneredevej. Passagen gennem Skelbækken er ikke hensigtsmæssig, da det er en vigtig botanisk lokalitet. Herfra følges Mindestenvejen opad over 600m og yderligere 150m op af en sidegrusvej. Ialt 750m grusvejsstigning. Her er betydelig trafik af gående mellem Højbjerg/Skåde og kysten. Den lange grusvejsstigning er desuden sportsligt og idrætspædagogisk ganske uhensigtsmæssig - særligt for børn og unge, der har svært ved at "overskue" den kedelige bakke.

Ønske: Fra foden af Mindestensvej ønskes et spor langs vejen. Umiddelbart udlægges sporet mest hensigtsmæssigt på højre side - den østlige side - af Mindestenvejen. Hovedparten af sporet vil forløbe i nåleskov med mulighed for et kort rødt sidespor. Kun et kort segment på ca 75m passerer igennem §25 areal der umiddelbart fremstår som ordinær løvskov. 600m oppe ad bakken hvor det nuværende spor fortsætter ad grussti mod øst, væk fra Mindestenvej, svinger det nye returspor ind på arealet langs Ymers Mave i et forløb 50-100 m øst herfor.

Således zonerer MTB over et længere segment ind i et smalt område med både ud og hjem-spor. MTB separeres væk fra 3 særdeles befærdede gangstier over dette segment. Særligt er den sidste nedkørsel fra toppen af det gamle forløb uhensigtsmæssig med MTB-ryttere der i høj hastighed møder gående og løbende på smal sti (officiel løberute) med moderate mudder-problemer.



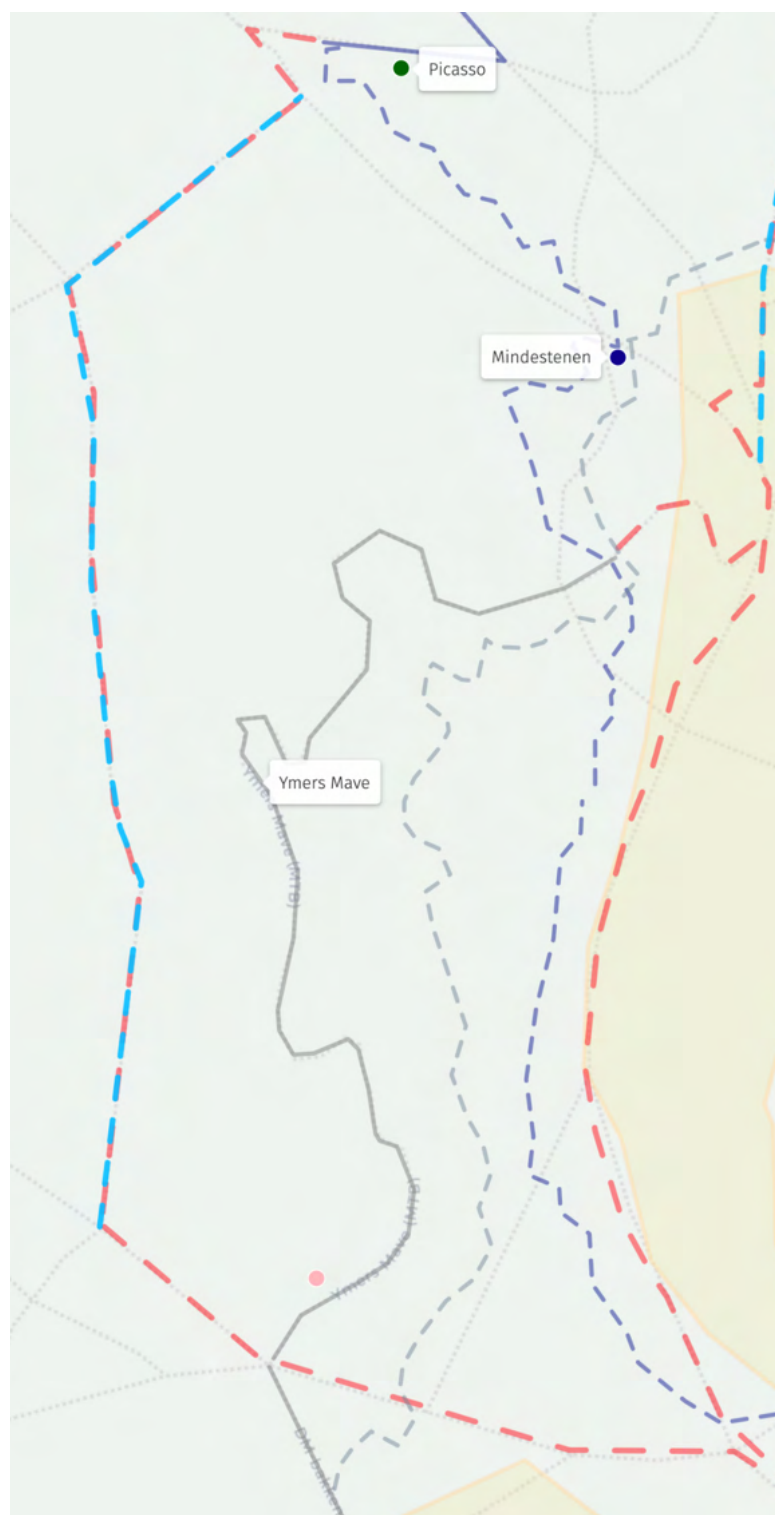
3.4. Returspor fra Mindestenvejen til Picasso

Nuværende: På toppen af Mindestenvejs-bakken (nederst til højre på kortet) drejer ruten mod nordvest af endnu en fællessti frem mod en nedkørsel beliggende vest for Ymers Mave. Denne nedkørsel forløber på en tidligere gangsti, som har mange gående og løbende. Nedkørslen slutter direkte ud på en gangsti umiddelbart nordvest for Mindestenen, hvilket medfører farlige situationer i mødet med de mange gående på gangstien.

Ønske: Der laves et nyt blå returspor på ca 350 meter beliggende i samme område som de to ud-spor Rød og Blå Ymers. På den måde zoner MTB-trafik her ind i et geografisk begrænset område. Der er i dette område ingen registrerede fortidsminder eller særlig bevaringsværdig natur. Nord for Mindestenen laves en mindre tilslutning op mod det eksisterende, adskilte spor Picasso. Her er sporet igen uden for NATURA2000 området. Her ønskes på første segment en kort svær (sort) opkørsel på ca 20 m som "genvej".



Det tidligere MTB spor omlægges til gangsti (turkis streg).



4. Områdeplan for Storskoven

Afgrænsning

Storskoven er afgrænset af Skelbækken mod nord og mod syd det tværgående dige, der markerer afgrænsningen af Moesgaards matrikel. Her omtales kun arealerne vest for Strandskovvej/Ørneredevej.

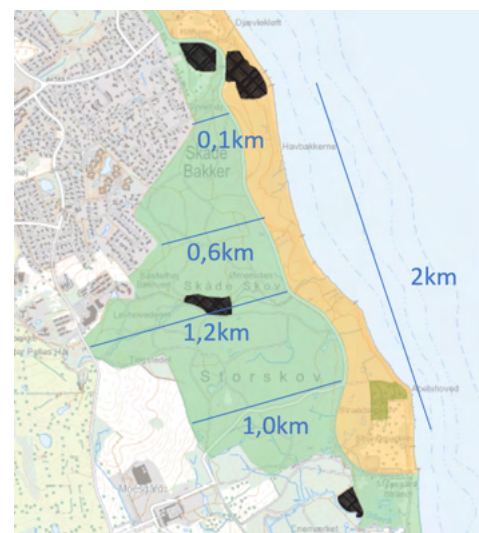
Karakteristik

Storskoven er et regulært skovområde. Her er store højdeforskelle på ca. 85m med højeste punkt mod vest. Området er funktionelt sammenhængende med Skåde skov mod nord, i et samlet ca. 2 km langt skovstykke, der varierer i bredde mellem 100 og 1200m i bredde vest for Ørneredevej/Strandskovvej.

Storskoven (og Skåde skov) er det vigtigste område for mountainbike i Aarhus Kommune. Området deles med gående, hundeluftere, spejdere, orienteringsløbere, store løbehold, og mange andre. Der afholdes desuden et stort antal events i Storskoven bl.a. er det hovedområdet for næsten alle MTB-løb i skoven. De mange aktiviteter skyldes den storslåede natur, det kuperede terræn med store højdeforskelle, nærheden til åbne områder og til store boligområder i Skåde, og nærheden til kystarealerne.

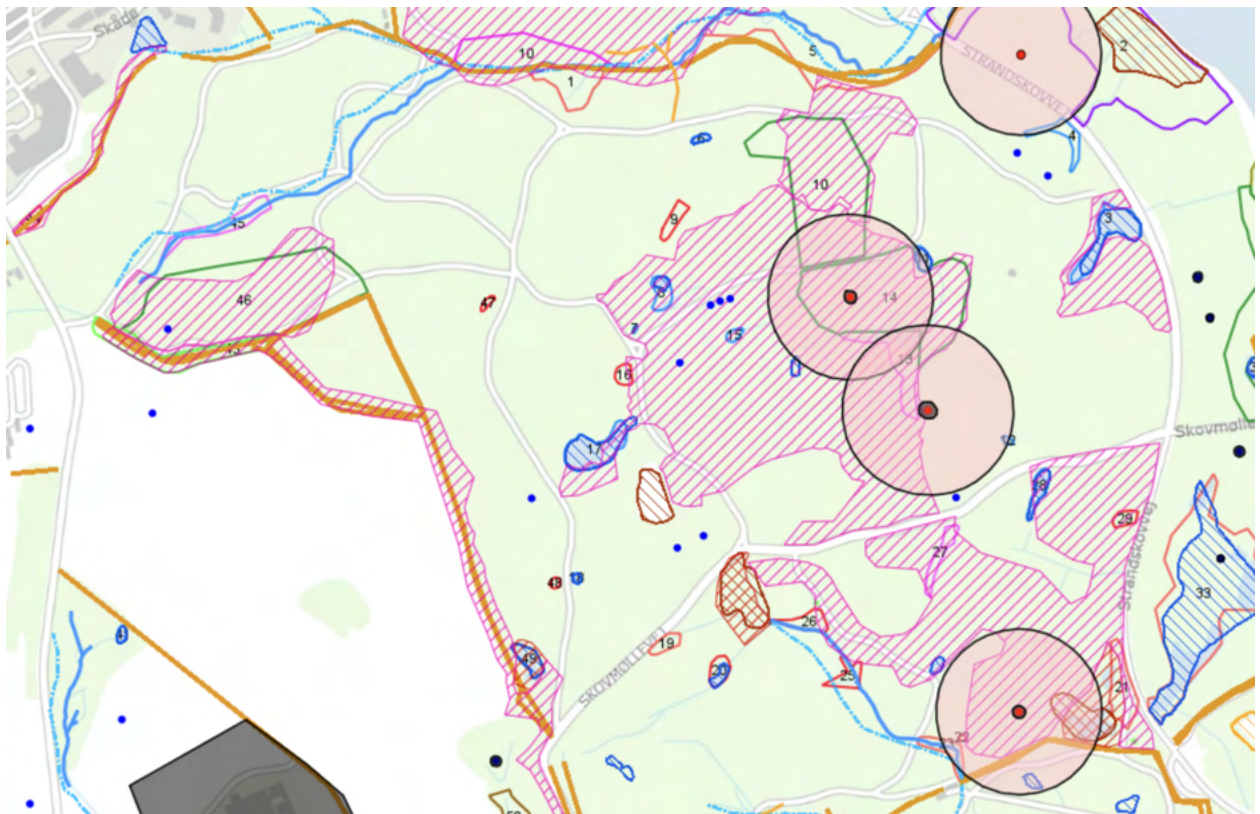
Området har et tæt stisystem til gående, ryttere, og cyklister. Der er dog flere segmenter med uhensigtsmæssige stiforløb og mangelfuld separation af brugergrupper på stærkt trafikerede fællesstier. Enkelte stiforløb er så uhensigtsmæssige, at de kan udgøre et sikkerhedsproblem.

Det sydgående MTB-spor har et sammenhængende og attraktivt forløb fra Hørhaven, over Løvhovederne til toppen ved Tingstedet/det tidligere fugletårn. Fra toppen forløber "Singletracket" ned til Giber Å. Singletracket er en af Danmarks længste sammenhængende nedkørsler. Sektionen fra Hørhaven til Giber Å er MTB-rutens bedste og vigtigste samlede aktiv. Det nordgående spor har et østligere forløb fra Moesgaards matrikel via Regnbueskoven mod Skelbækken. Her passeres Bålhytten og Talentsporet, der er mødested og udgangspunkt for mange organiserede og uorganiserede aktiviteter. Bålhytten er bl.a. mødested for børn og unge-træningen i skoven.

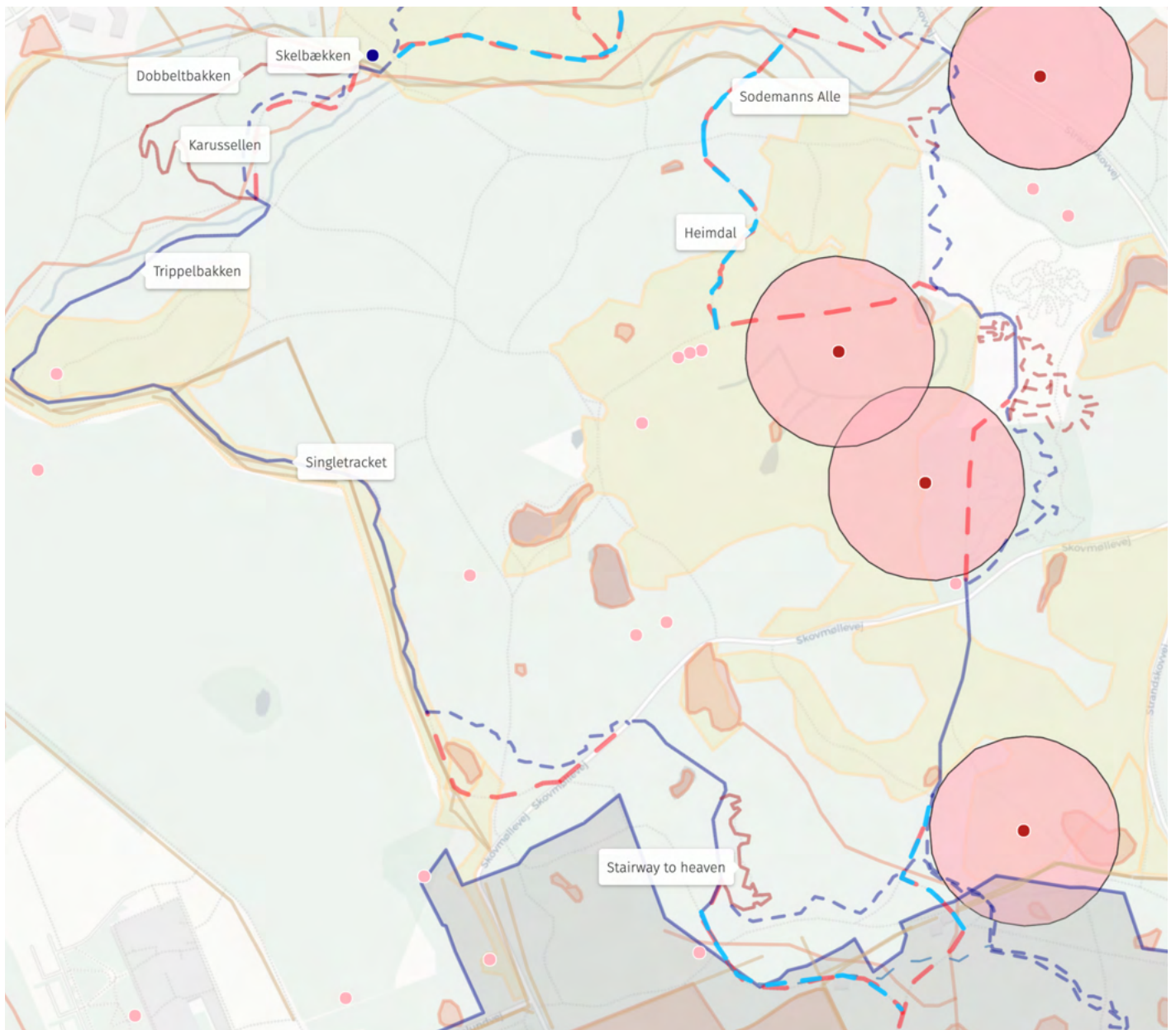


Særhensyn

Storskoven har større arealer med §25 skov, en del små nøglehabitat-områder, flere tværgående §3 vandløb, beskyttede fortidsminder lange beskyttede diger mod Skåde Skov og mod Skovmarken. Der er vigtige botaniske lokaliteter omkring 2 små søer og 2 små moser, og langs hele Skelbækkens forløb fra Bækhuset og mod øst ud til kysten. Desuden har et mindre areal i "midten" af Storskoven ligget urørt siden 2007.



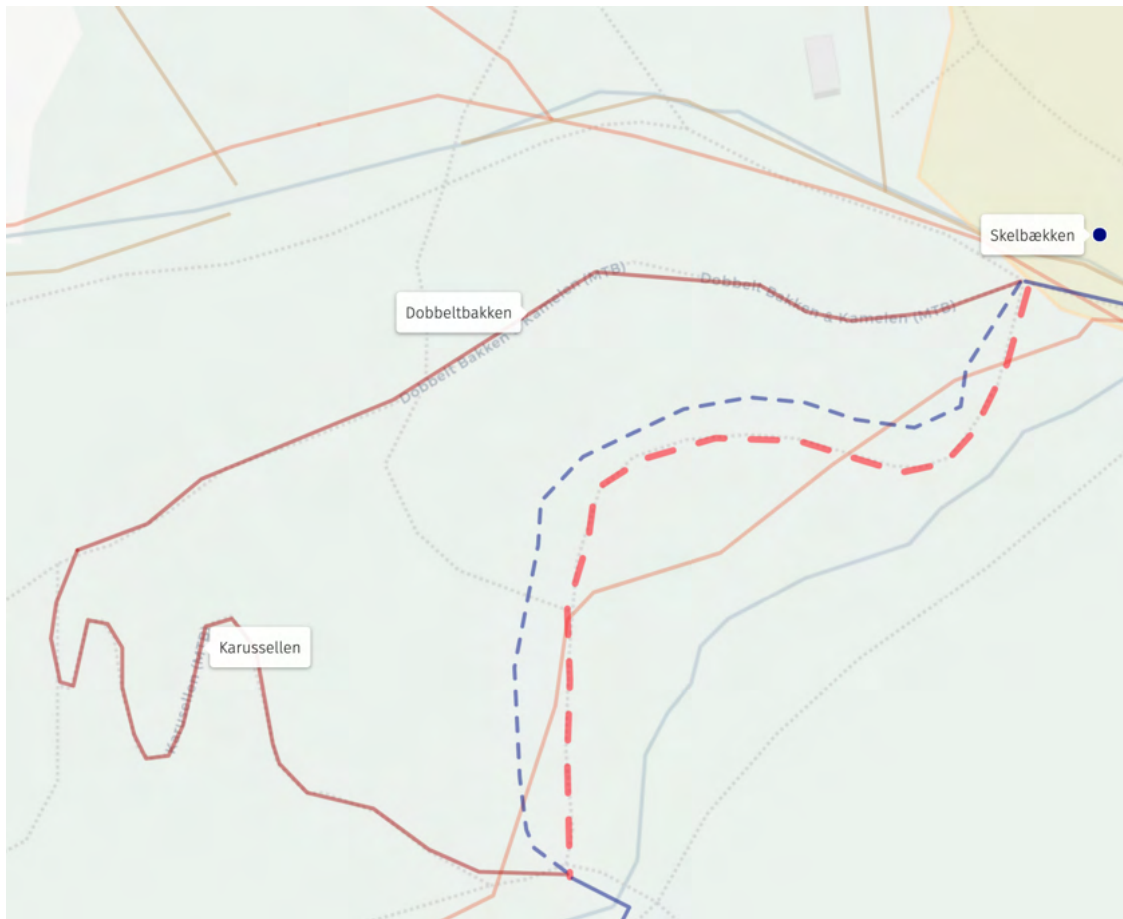
Sporprojekter



4.1. Blå opkørsel ved Dobbeltbakken

Nuværende: Den blå MTB-rute følger grusvejen fra Skelbækken over til foden af Trippelbakken. Her er en del gående og løbende og nogen ridende. Dobbeltbakken og Trippelbakken er et af de hyppigst benyttede områder til organiseret træning med korte rundstrækninger pga. de store højdeforskellene i området.

Ønske: En let blå opkørsel på ca 250 meter. Den udføres umiddelbart vest for den eksisterende gangsti langs foden af Dobbeltbakken.



4.2. Sikker afslutning på Singletracket

Nuværende: De sidste 100 m af Singletracket forløber tæt langs beskyttet dige. Da sporet er smalt og med vandhul til den anden side opstår der fra tid til anden piratspor op på diget. Sporet forløber ned til et skapt venstresving hvor MTB-ryttere i høj fart skal flette med ridende og gående, der kommer fra Skovmarken ind på fællesstien. Sporet ender abrupt ud på Skovmøllevej hvor der køres ca 100 m på vejen. Her er god oversigt men der rapporteres om farlige krydsninger pga høj tilkørselshastighed. Særligt for B&U og mørkekørsel er det også u hensigtsmæssigt med færdsel på asfalten.

Ønske: Singletracket omlægges til et forløb nord og øst om vandhullet. Sporet forløber ned mod Skovmøllevej hvor det krydser direkte over på sporets fortsættelse mod syd. Omlægningen medfører reduktion i spor i §25 område og MTB-flyttes væk fra et beskyttet dige hvor der fra tid til anden ses spor efter kørsel på diget. Samtidig bliver passagen ind fra Skovmarken sikker for de ridende.



4.3. Forbindelse fra *Stairway to Heaven* til nyt spor ved Moesgaard

Nuværende: Efter Trapperne fortsætter sporet ind på Moesgaards matrikel, forbi Magnetisk observatorium. Herfra af trafikeret fælles grussti mod broen over Giber Å. Forløbet er uheldigt da de cyklende kommer hurtigt ind på grusvejen efter observatoriet og ledes videre til stærkt trafikerede fællestier på Moesgaards område, blandt andet den kulturhistorisk vigtige [Oldtidsstien](#).

Ønske: Første del af Stairway to Heaven laves til blå hovedspor. Sporet deles og et nyt østgående spor følger parallelt med gangstien nord om Bødkerhuset. Herfra videre gennem eksisterende brud i beskyttet dige og ind på Moesgaards matrikel til nyt forløb mod Giber Å (se næste afsnit). Aktuelle krydsninger af §3 vandløb nedlægges.

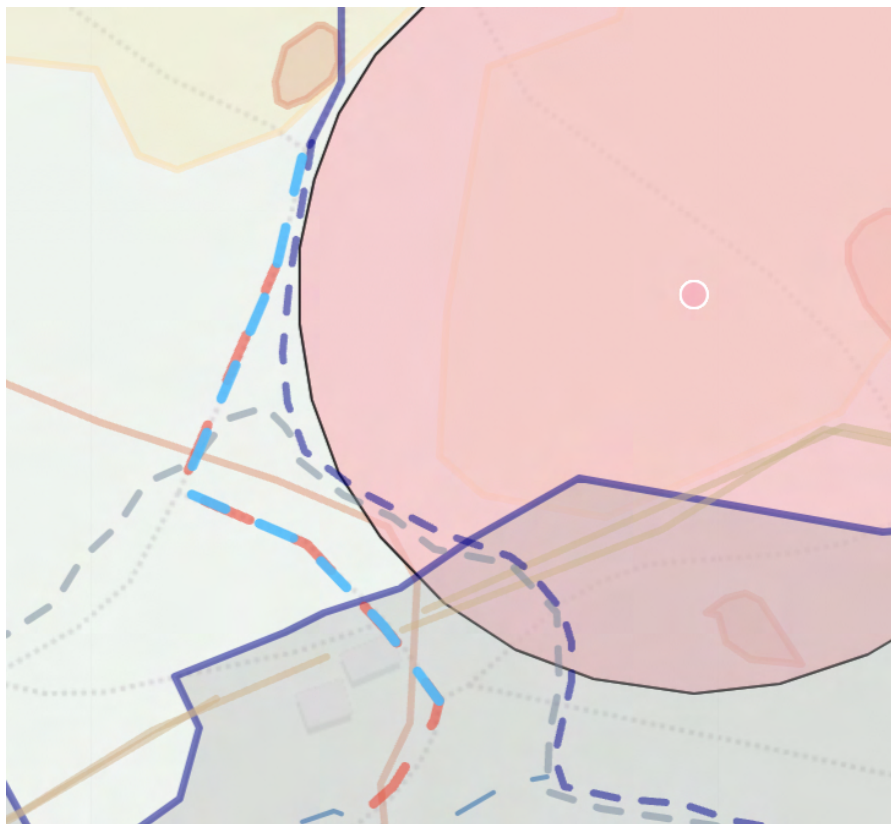


4.4. Ny forbindelse på returspor inden Skovmøllevej

Nuværende: MTB-ruten følger trafikerede fællesstier fra broen over Giber Å, mod nord, forbi Skovhuset, til ruten mod Skovmøllevej. Lejeren i huset vil, med rette, meget gerne have de cyklende længere væk fra huset.

Ønske: Efter ny passage over Giber Å og forløb mod nordvest, passeres igennem bestående digebrud (dobbeltrettet) og fortsætter ind til det eksisterende nordgående spor ca 200m før krydsning af Skovmøllevej.

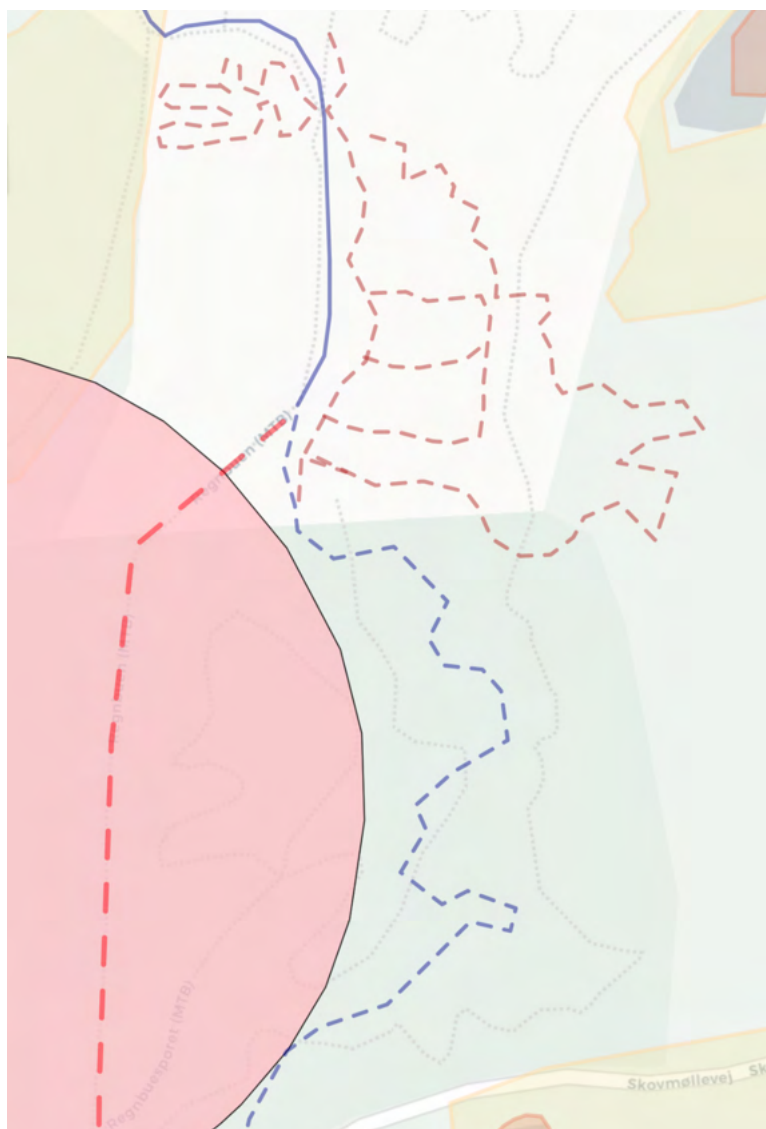
Sporet vil passere ca. 90 m fra beskyttet fortidsminde. Sporet kan ledes uden om beskyttet natur i området. Ophører dræning kan der blive behov for 10m lav bro på stolper over fugtigt område.



4.5. Returspor igennem Granskoven

Nuværende: Sporet passerer i dag tæt forbi en række nyfundne stenrøser. Der er også en anseelig flora på bakkerne. Da der tidligere har været "åbent teknikområde" her, er det svært at lukke ned for kørsel på bakkerne selvom det er aftaget betydeligt. Sportsligt er nuværende MTB-sti intetsigende.

Ønske: Sporet lægges i østlig retning væk fra stenrøserne og ind i Granskoven. Naturmæssigt er området som det nye spor gennemløber mindre interessant. Det nye spor bindes ind til det eksisterende spor på det åbne areal ved bålhytten. Linjeføringen aftales i skoven og det er aftalt med de ridende at der stiles mod færrest mulige krydsninger af ridestien.



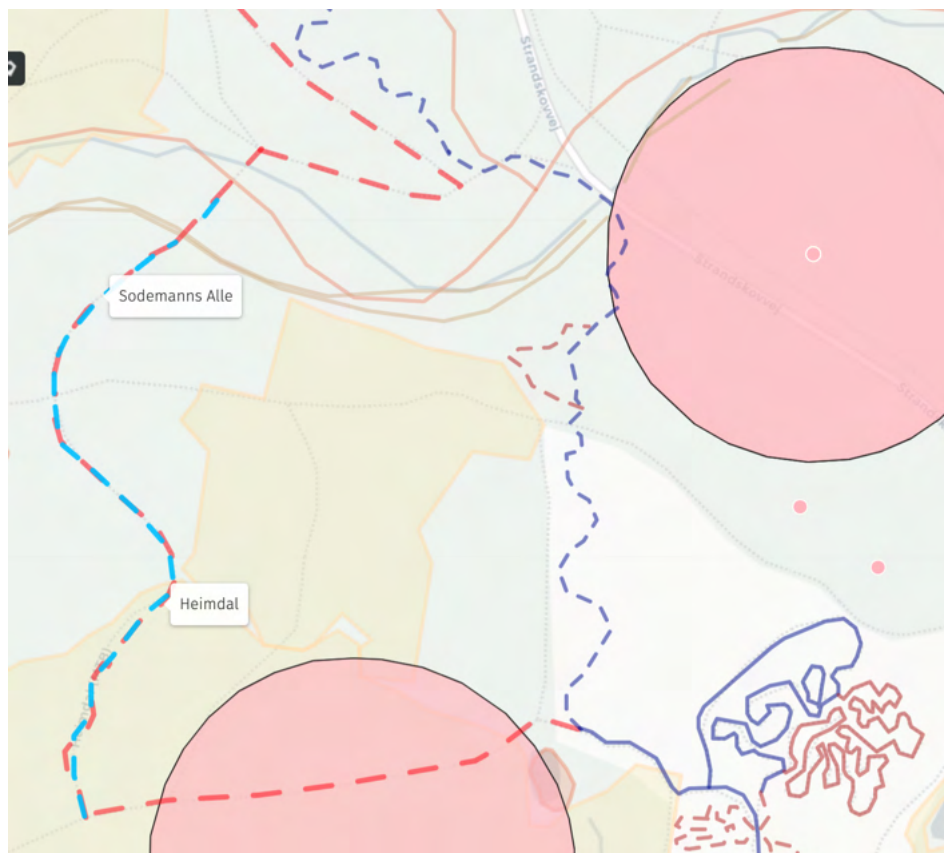
4.6. Fra Talentområdet til Mindestensvejen

Nuværende: Ved udkørslen fra det åbne område ved bålhytten passerer tæt forbi beskyttet vandhul med habitatnatur - og der svinges mod vest af grussti med mange gående og løbende. Grusstien passerer igennem §25 område. Efter 200m svinges mod nord af "Heimdal" igennem §25 natur og videre af Sodemanns Allé hvor sporet passerer igennem beskyttet dige og videre igennem Skelbækken. Sidste giver nogen erosion i et ca 2m bælte ned mod Skelbækken hvilket er uhensigtsmæssigt da området langs bækken er en værdifuld botanisk lokalitet.

Ønske: Der foreslås en linje mod nord igennem det lysåbne område, der nu er ved at blive ganske tæt. Her vil sporet gøre området mere lysåbent, som det er tilfældet med Talentsporet. Efter passage af grusvejen fortsætter sporet mod Strandskovvej med et kort rødt/sort sidespor, der udnytter en stejl bakke til en teknisk nedkørsel. Videre etableres et kort spor langs Strandskovvej i passagen over Skelbækken. Dermed flyttes MTB væk fra de vigtige botaniske lokaliteter langs vandløbet.

Passagen langs vejen fordrer opsætning af ca 15 m langt "rafte-autoværn", som der allerede er etableret umiddelbart nord herfor langs Ørneredevej, for at afskærme de cyklende fra biltrafikken.

De tidligere segmenter Heimdal og Sodemanns Allé overgår til gangstier (turkis streg).



5. Områdeplan for Moesgaard skov

Afgrænsning

Skovarealer tilhørende Moesgaard Museum, oprindeligt under Moesgaard herregård.

Karakteristik

Området er kuperet og terrænet har fald fra nord og syd mod Giber Å. Stierne på hele matriklen er stærkt trafikerede af særligt gående, men også mange løbende og ridende. Området har stor søgning af turister. Særligt befærdes området fra Skovmøllen og langs Giber Å, Oldtidsstien og de øvrige stier ud mod kysten. MTB-ruten over matriklen er dobbeltrettet og 95% af strækningen forløber på stærkt trafikeret fællessti. Med ca. 60.000 gennemkørsler/år på Fløjstrup-sporet, er der således ca. 120.000 gennemkørsler på fællesstien over Moesgaards matrikel. Det opleves af alle brugergrupper som særdeles uhensigtsmæssigt.

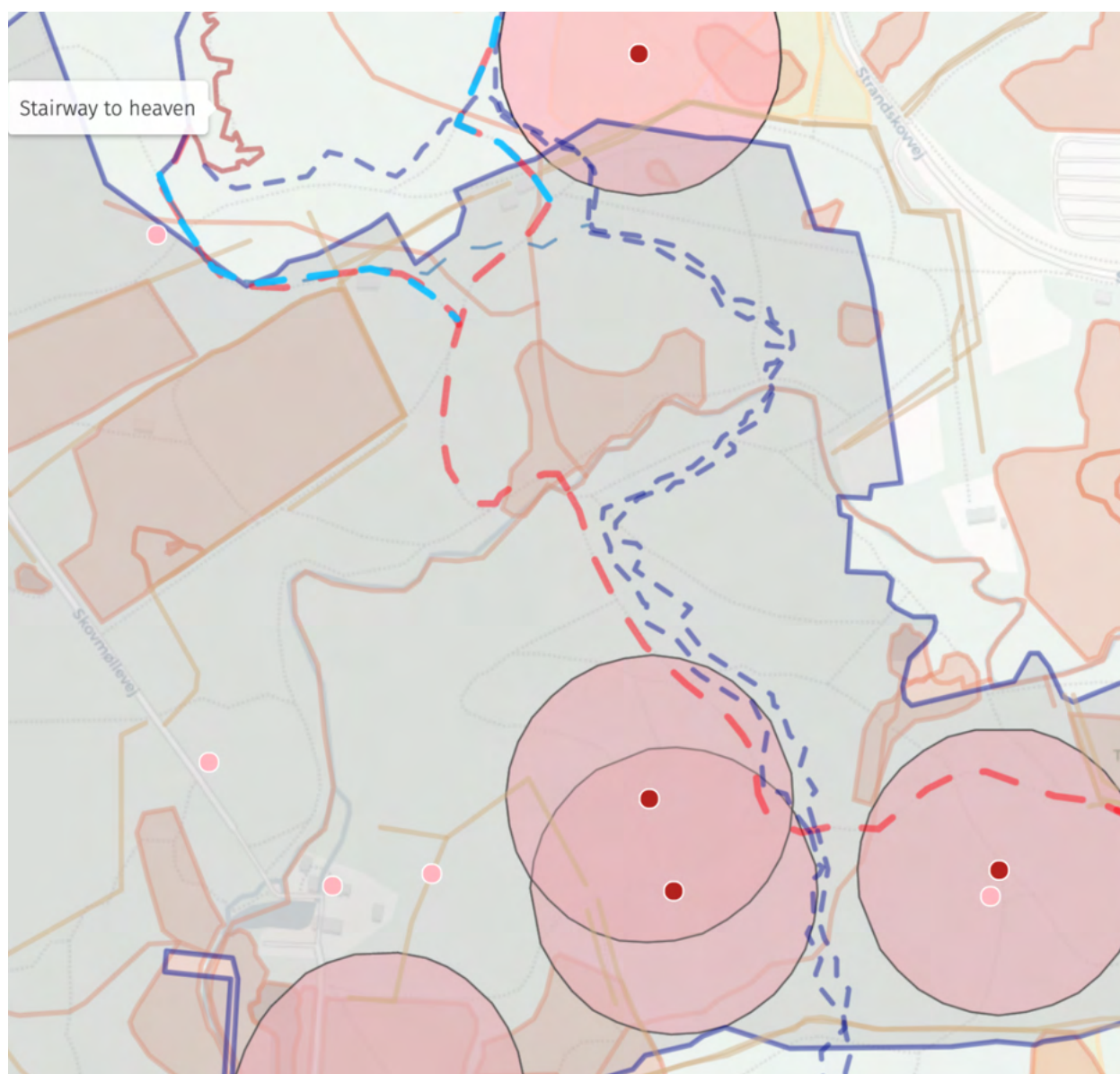
Særhensyn

Moesgaards arealer har større arealer med §25 skov, nøglehabitater, §3 vandløb, åbeskyttelseslinje omkring Giber Å, og stor tæthed af fortidsminder.

Udgangspunktet vil derfor være udpegning af en relativt smal nord-sydgående korridor hvor der etableres parallelle nord og sydgående spor med 5-50m separation.



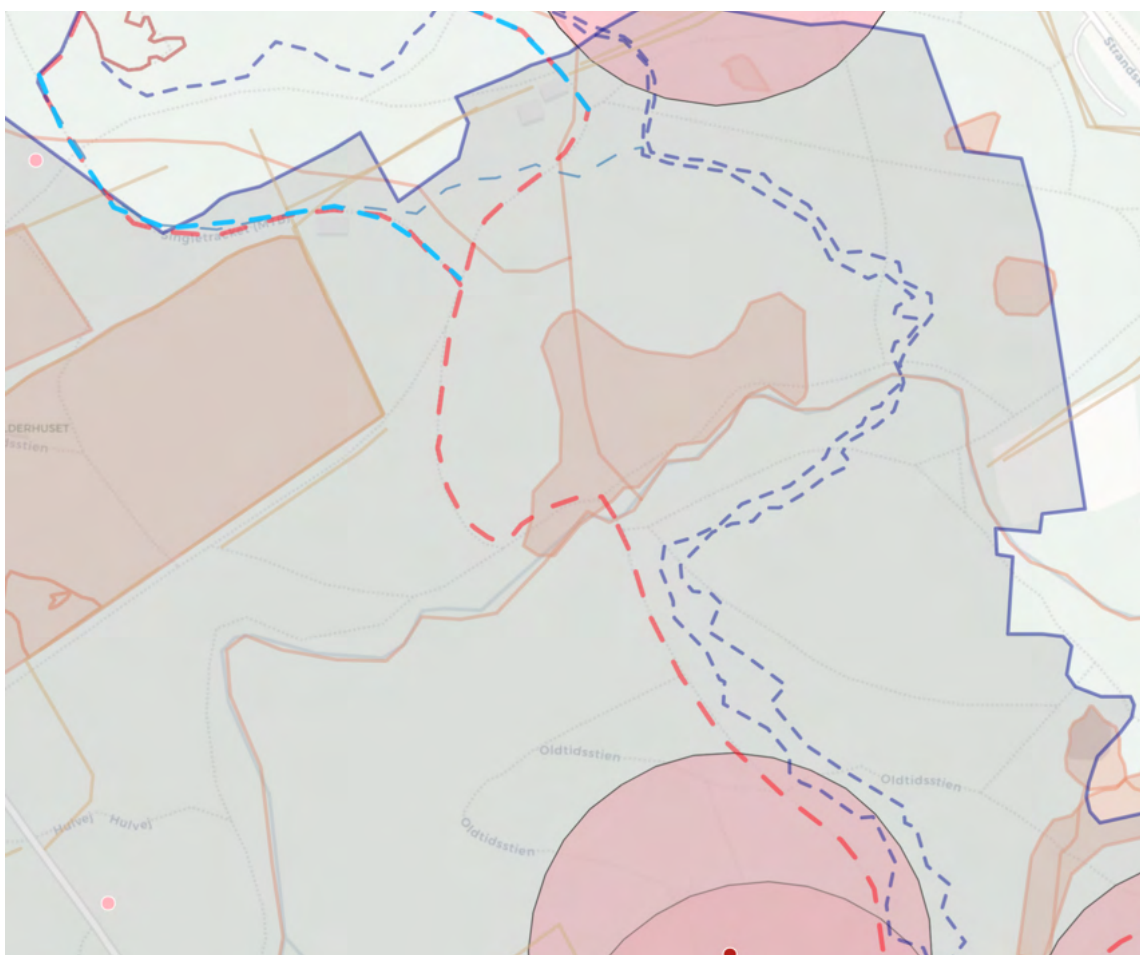
Sporprojekter



5.1. Omlægning væk fra Oldtidsstien

Nuværende: Syd for Magnethuset køres der ned af en stejl nedkørsel, som rammer Oldtidsstien nord for Giber Å i høj fart. Ved åen fortsætter sporet over en delt bro, og herfra videre op af den delte sti. Fællesstierne i dette område har stor trafik af gående, som ofte går tur mellem Skovmøllen og stranden. Det er stærkt problematisk, at sporet følger fællesstier i dette område.

Ønske: Fra starten af Stairway to Heaven (inden Magnethuset) udlægges et nyt spor mod øst på Aarhus Kommunes matrikel (se afsnit 4.3). Herfra forbindes til nyt sporforløb over Moesgaards Museums matrikel. Grundtanken er at der etableres to parallelle spor i et tæt forløb over Moesgaards matrikel for at "fylde" mindst muligt i skoven. Disse spor forløber mod syd-øst, gennem eksisterende digebrud, og dernæst ned imod Giber Å. Ved åen, ca 50 m vest for rytternes bro, opføres en diskret flad træbro uden rækværk (ca. 2m bred og 10m spænd, tilsvarende broen opført til hesterytterne). Herfra forløber de parallelle spor langs de eksisterende gangstier. De parallelle stier kan i hele forløbet over matriklen undgå etablering i §25 natur og nøglehabitater, men der kræves passage af Giber Å og et §3 vandløb.



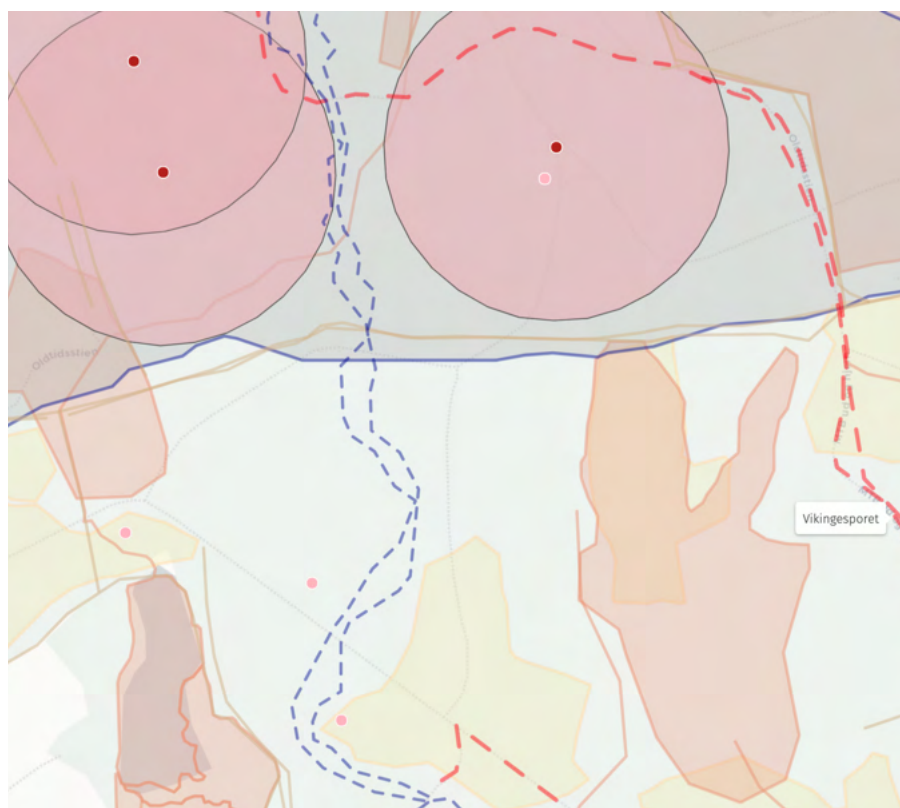
5.2. Omlægning væk fra Vikingsporet

Nuværende: Der cykles på Oldtidsstien frem mod Fiskermarken. Her drejer sporet mod syd og forløber parallelt med Fiskermarken (det såkaldte Vikingspor). Der er på Vikingsporet ikke helt samme mængde gående som på Oldtidsstien, men stadig en del blandet færdsel.

Ønske: Der etableres to sydgående parallelle spor som vist. Pga. høj koncentration af fortidsminder, er linjeføring i den viste korridor den bedste løsning i forhold til flytte MTB væk fra fællestierne, og samtidig undgå spor nær fortidsminder og forløb i beskyttet natur. Der er behov for to korte flade broer over det smalle §3 vandløb hvor sporet passerer i begge retninger. 50m længere mod syd passerer et beskyttet dige, hvor et eksisterende digebrud kan passes på en flad diskret bro eller ved at et stærkt toplag beskytter diget. Foretrukket løsning drøftes med lodsejer/museet inden endelig ansøgning. Der er flere stenrøser i området så sporet skal udlægges i passende afstand og være bæredygtigt, så der ikke opstår slid omkring sporet.

Efter Moesgaards matrikel fortsætter de to parallelle spor ned mod Peter Hansens Galge (se afsnit 6.6).

Dette nye sporforløb vil flytte MTB-færdslen væk fra en af skovens mest befærdede stier og væk fra forløbet langs Fiskerpladsen. Hesterytterne har et stort ønske om at få Vikingsporet tilbage, da deres nuværende sti over Fiskerpladsen giver en række problemer for dem. Det vil kunne imødekommes med den foreslåede løsning.



6. Områdeplan for Fløjstrup skov

Afgrænsning

De sydligste skovarealer, afgrænset af Moesgaards matrikel mod nord og til markarealerne ved Mariendal mod syd.

Karakteristik

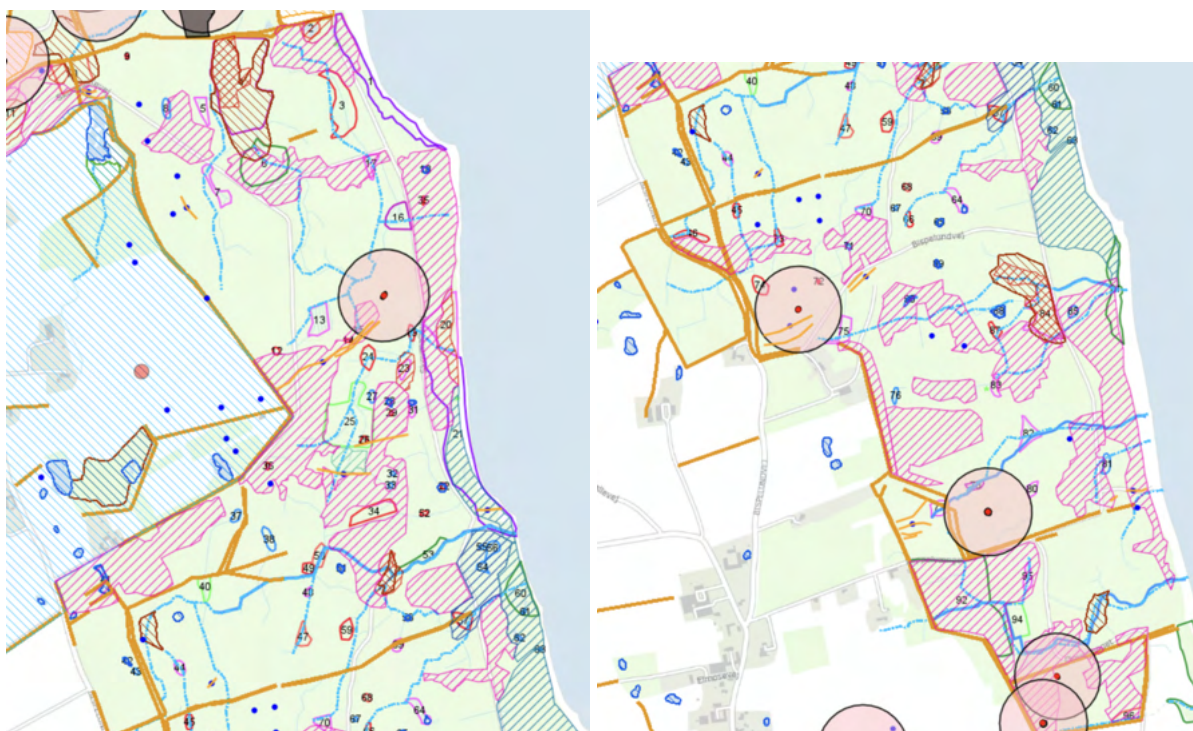
Her er flere forskellige skovtyper, spændende åbne mosearealer og unikke udsigter langs havet. MTB-ruten fører de cyklende rundt på oplevelsestur i Fløjstrupskoven. Fra Skræddermosens eventyrlignende åbning af skoven, via det helt unikke kystspor og i gennem det kuperede bagland tilbage mod Moesgaard.

Her har MTB-folket følelsen af at komme helt væk fra byen. Aktuelt følger MTB-ruten i Fløjstrupskovene lange strækninger på veje og stier fælles med mange andre brugere. Da antallet af skovgæster er steget markant i Fløjstrup de senere år, er stisystemet mange steder utilstrækkeligt. Dette gælder særligt langs vandet hvor manglen på stier fører til slid på de kystnære skovarealer.

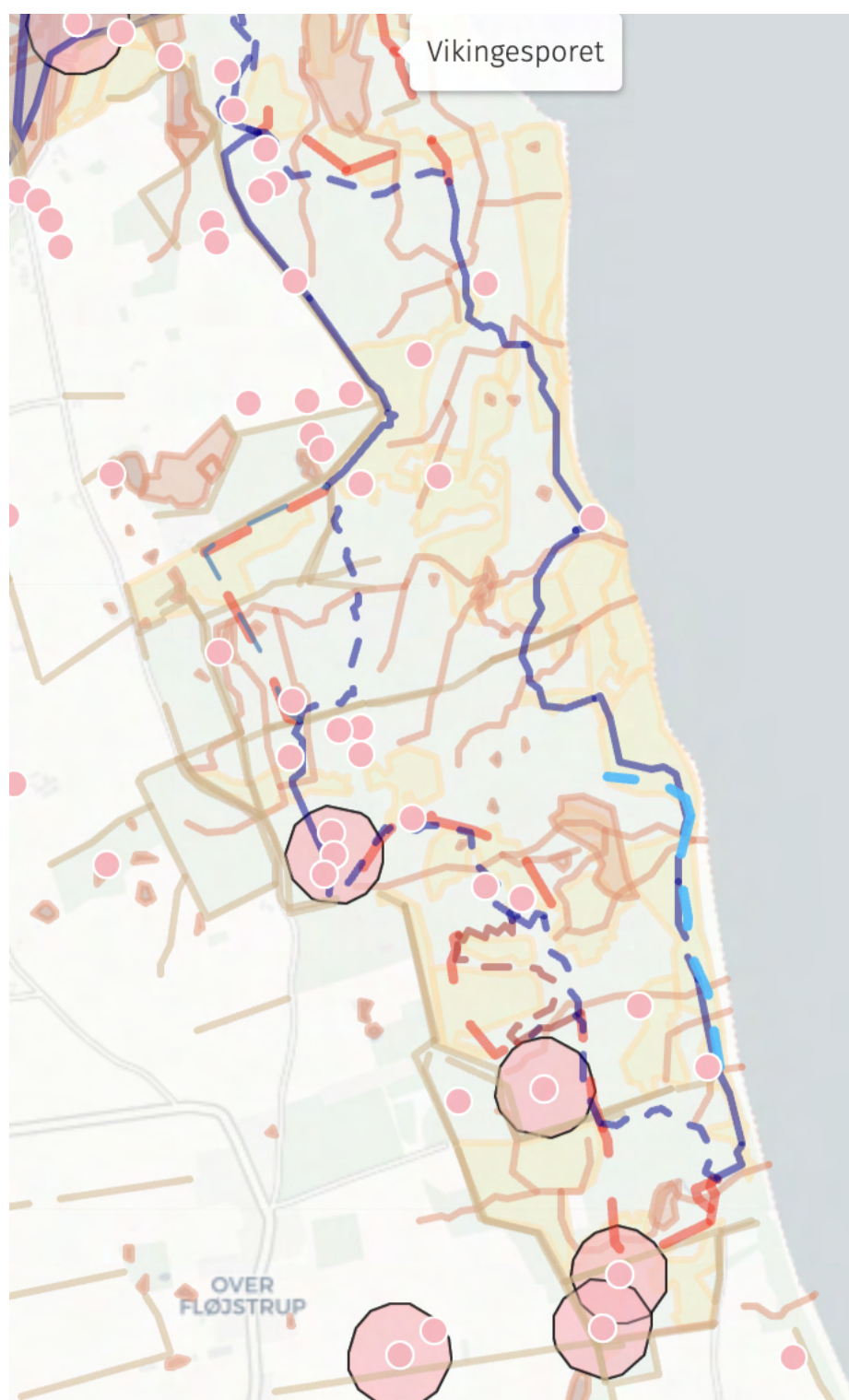
Særhensyn

Fløjstrupskoven er smal og med lang kyststrækning. Skoven er forholdsvis tæt med enkelte lysninger ved moserne i nord og enkelte mindre områder der er skovet inden for de senere år. Hele skoven er Natura2000-udpeget og store arealer, særligt langs kysten, er udpeget om §25 skov eller anden beskyttet habitatnatur.

Ridning er ganske udbredt i Fløjstrupskoven. Her er ca. 400 heste opstaldet umiddelbart omkring skoven og i alt op imod 1000 heste i rideafstand fra skoven. Det afspejles i et ganske tæt net af ridestier. Omlægninger af MTB-sporet kræver flere steder tæt koordinering med rytternes repræsentanter for at sikre optimale løsninger for alle parter.



Sporprojekter



6.1. Ny gangsti ved Strandvejen

Nuværende: MTB-rutens forløb langs bugten i den sydlige del af Fløjstrup er blandt de aller smukkeste i landet. Sportsligt har ruten en del at byde på pga. det kuperede landskab med udløb af mange små vandløb.

Strækningen er de senere år blevet meget populær som vandrerute hvilket giver en del udfordringer; hvordan man skal færdes, er flere steder uklart for både cyklende og gående. Det giver dårligere oplevelse for alle parter, slid og en sti der flere steder samlet er bredere end hvis der blev etableret to separate stier til hhv. gående og cyklende.

Hele rutens forløb er i §25 natur og der passerer flere §3 vandløb.

Ønske: Det foreslås, at der gennemføres en separering af gangsti og MTB-spor på hele strækningen. På kortet er indtegnet med stiptet hvor det er mest hensigtsmæssigt at der etableres nyt MTB-spor og gående bliver på den eksisterende sti. På øvrige strækninger foreslås etableret en gangsti.

Separering og sikring af MTB-sporets bæredygtighed vil beskytte området mod slid og det samlede stiareal forventes reduceret trods etablering af ny sti til gående. Gangstien vil begynde i nord ved P-pladsen og byde på en særdeles flot tur langs vandet på kystskrænten. Etablering af gangsti vil helt givet medvirke til at færre færdes på de følsomme kystskrænter, hvor der aktuelt er mange små "piratstier" fra gående, som krydser terrænet.

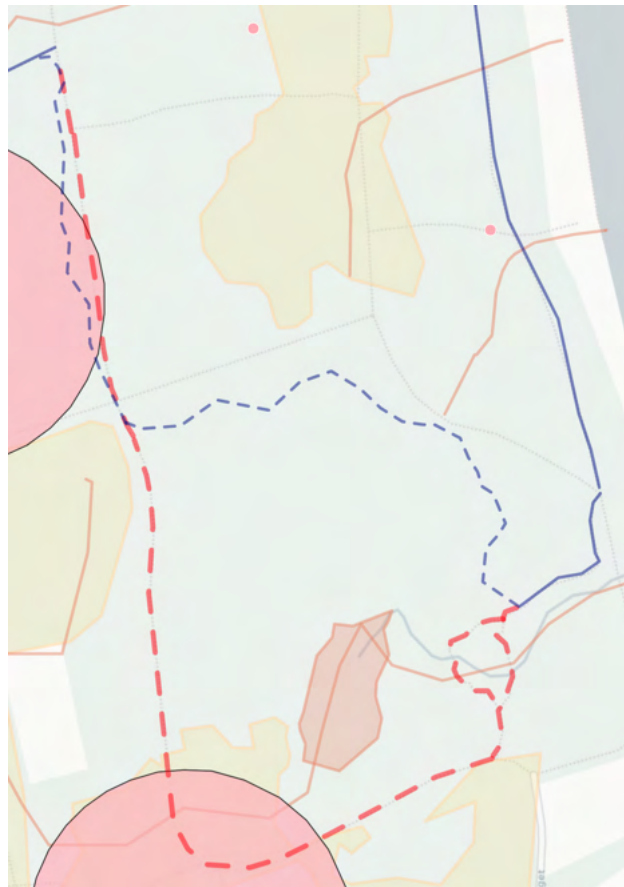
MTB-sporet over de to nordligste §3 vandløb bør ændres da det i dag ikke kan karakteriseres som sværhedsgrad blå. Samtidig er stiforløbet svært at læse begge steder og medfører dermed erosion i området. Det foreslås at MTB-sporet lægges 10-20 m mod øst og at de to vandløb passerer på små flade broer. Dette vil give både bedre spor-forløb og bedre beskyttelse af naturen i området.



6.2. Fra bålstedet til Knolden

Nuværende: Fra bålstedet køres ind til området Påskeægget, beliggende i skovlysningen umiddelbart nord for parkeringspladsen ved Fløjstrupskovens sydspids. Efter skovlysningen følger ruten den brede grussti mod vest, og videre mod nord. I dette område er der et stort antal gående pga. nærheden til parkeringspladser, og desuden mange hesteryttere pga. nærliggende gårde og ridestier.

Ønske: Fra skovlysningen foreslås et MTB spor, som føres mod nord, og derefter mod vest, og slutteligt igen mod nord op til bunden af Knolden. Der tilstræbes med denne linjeføring en nærhed til eksisterende gangstier, for at sikre uforstyrret natur på arealerne mellem stierne.



6.3. Forbindelse af Knolden og Rævehulen

Nuværende: På toppen af Knolden følger MTB-ruten bred grusvej, som er populær blandt hesterytterne. Denne følges ca 300 meter hvorefter sporet svinger mod øst ned af Rævehulen.

Ønske: Fra foden af Knolden føres et nyt blå spor over til midten af Rævehulen. Selve Knolden gøres rød og forbindes med et dedikeret MTB-spor i rød sværhedsgrad til toppen af Rævehulen. Dette føres i en bue mod øst for at opnå største højdeforskelle og undgå områder med §25 natur.



6.4. Fra Rævehulen til Måtten

Nuværende: I bunden af Rævehulen rammer sporet en populær grusvej som følges ud til parkeringspladsen ved Bispelundvej. Herfra følger MTB-ruten Bispelundvej op til starten af Måtten ved den tidligere skovfogedbolig på Bispelundvej 115. Forløbet på Bispelundvej er uhensigtsmæssigt pga. den tiltagende trafik på vejen.

Ønske: Fra kort før bunden af Rævehulen udlægges et MTB-spor mod nord/Bispelundvej. Dette føres i umiddelbar nærhed af den eksisterende gangsti; dog holdes der i starten en mere vestlig føring for at undgå et område med §25 natur. Hermed passeres der kun igennem §25 område over ca 30-40 meter. Omlægningen kræver en kort flad bro over en §3 registreret grøft. Herefter krydses Bispelundvej, og sporet forløber herefter tæt langs vejen. Sporet vil her langs Bispelundvej passere forbi fredede fortidsminder: en fredet gravrøse (vist med beskyttelsescirkl) og to ikke fredede rundhøje. Med den foreslåede linjeføring helt ud mod Bispelundvej holdes den foreslåede sti i mindst 60m afstand til det fredede fortidsminde. Krydsningen af Bispelundsvej foretages også mere hensigtsmæssigt og sikkert med det foreslåede stiforløb. Aktuell krydses Bispelundvej i et kryds hvor der også er en parkeringsplads.



6.5. Afslutning af Måtten til Peter Hansens Galge

Nuværende: Fra slutningen af Måtten føres sporet igen ud på en grusvej med en del gående og mange ridende. Denne følges mod nord til den tværgående grusvejsdel af Bispelundvej. Sporet fortsætter mod øst ad grusvejen. Her er særligt mange mange hesteryttere, og da grusvejen er jævn og i faldende terræn, kan der opstå farlige situationer når cykler i høj fart møder eller overhaler ryttere.

Ønske: Her er flere mulige linjeforløb, men også betydelige udfordringer pga fortidsminder, beskyttet natur og et fintmasket net af ridestier. Således skal omlægning koordineres tæt med hesterytterne - udover den nødvendige myndighedsbehandling. Her skitseres to muligheder:

Østlig linje mod Peter Hansens Galge

Fra Måtten afslutning etableres et nyt spor mod øst, og derefter mod nord langs den centrale gangsti op til starten på Peter Hansens Galge. Der tilstræbes en linjeføring nær – men dog i sikker afstand af – den gennemgående gangsti. Med denne føring holdes der god afstand til et antal ridespor, og der sikres områder med uforstyrret natur mellem stierne. MTB sporet vil krydse ridespor to steder. Her skal der etableres fartreducerende features for at få de cyklende ned i helt lav fart. Der skal passeres et beskyttet dige via lav overkørsel eller eksisterende brud. Der skal lægges flad bro over to mindre §3 vandløb.

Linje langs nordsiden af Bispelundvej

Anden prioritet er et forløb hvor MTB bliver på grusvejen efter Måtten og følger den til Bispelundvej. Her etableres et spor langs nordsiden af grusvejen. Et længere stykke af dette forløb langs Bispelundvej er dog udpeget som §25 skov.



6.6. Fra Peter Hansens Galge til Vikingsporet

Nuværende: Fra Peter Hansens galge køres aktuelt mod parkeringspladsen ved Skovmøllevej. Herfra følges en fælles gang/ride/cykelsti først mod sydøst og derefter mod øst til indgangen af det dobbeltrettede Vikingspor. Pga. nærheden til parkeringspladsen og kysten er der mange gående i dette område, hvilket giver trængsel på stierne når gående, løbende, ridende, og cyklende færdes sammen.

Ønske: Sydgående separeres MTB-sporet væk fra de trafikerede grusveje. Her bør anlægges et spor der føres mod øst over til Skrædderstien. I forløbet passerer to små §3 grøfter/vandløb.

Det nordgående spor fortsætter i forlængelse af Peter Hansens Galge via de parallelle spor mod Moesgaards matrikel. Der etableres således et krydspunkt hvor f.eks. cyklende der kommer ind i skoven fra syd kan fortsætte mod nord eller følge det sydgående spor retur.



7. Ambitioner og visioner

Da initiativtagerne til MTB-sporet i Marselisborg Skovene udpegede de første stier til MTB-rute for 20 år siden, så MTB-sporten og aarhusianernes søgning mod skovene ganske anderledes ud end i dag.

Det var rettidig omhu, fremsynet, og i mange år var MTB-ruten i Marselisborgskovene kendt som en af de mest progressive i landet. Aarhusianerne strømmede ud i skoven på cykel og ruten dannede model for MTB-spor i mange andre skove landet over. Siden er MTB blevet en folkesport, der spænder fra enkelte cykelture i naturen til eliteidræt på højeste internationale niveau. I dag cykler flere hundrede tusinde danskere i naturen og sporten nyder samme popularitet [som fodbold, gymnastik og badminton](#) (Idrættens Analyseinstitut, 2020). MTB-sporten bidrager dermed i meget høj grad til danskernes fritidsliv og sundhed.

Projektering af nye MTB-spor og sporbyg er blevet professionaliseret og baseres i dag på robust videnskab og solid erfaring. Det sikrer både den gode oplevelse, det sportslige niveau, beskytter naturen og vores kulturhistorie.

Man kan således nu planlægge på baggrund af de seneste 20 års erfaring og den store viden der findes på området i dag. Samtidig kan en række kendte faktorer og aktører i Aarhus inddrages. Det er nødvendigt for at projektet for alvor kan leve op til de store ambitioner og visionen for Aarhus Kommunes fritids-, idræts- og outdoorpolitikker i de kommende årtier. Der skal ikke blot tænkes i de kendte behov og de nuværende tal. Man skal forberede sig på og inddrage nye og kommende behov og nye standarder ved siden af de allerede kendte. Fremtidens behov og ønsker skal inddrages bedst muligt i projektet.

Denne rapport forsøger både at adressere de kendte behov og fremtidens drømme, behov og muligheder – samtidig med at aarhusianernes fritidsliv i skoven indrettes, så kulturhistorie og naturværdierne både kan nydes og beskyttes. Derfor bygger rapporten ikke blot på Aarhus Kommunes strategiske pejlemærker for Sport og Fritidsområdet, men på nogle overordnede ambitioner om at sikre et bæredygtigt stisystem. Man er ikke under massivt tidspres for at have hele tilpasningen af faciliteter i skovene klar med givne specifikationer på en given dato. Men det store efterslæb i forhold til sportslig attraktion og separering af brugergrupper mærkes direkte i skoven, hver dag.

MTB-sporet og det nærværende projekt nyder stor opbakning fra naboer til skoven, fra erhvervslivet, og fra et stort organiseret friluftslivs som længe har efterspurgt et tidssvarende og fuldt separeret MTB-spor ved Danmarks næststørste by. Får man synliggjort visionerne og potentialerne for fremtiden, og involveret de mange aktører, som på forskellig vis kan bidrage til fremtidens friluftsmiljøer i Marselisborgskovene, vil man over de kommende år kunne tiltrække endnu flere investeringer i fremtidens bæredygtige faciliteter både i, og i tilknytning til skovene. Den foreslåede udviklings og driftsmodel skal derfor ses i kontekst af Aarhus Kommunes støtte til et tættere samarbejde med fonde og lokalt erhvervsliv faciliteret af de frivillige i Aarhus Trail Builders.

MTB-sporet og det nærværende projekt nyder stor opbakning fra naboer til skoven, fra erhvervslivet, og fra et stort organiseret friluftslivs som længe har efterspurgt et tidssvarende og fuldt separeret MTB-spor ved Danmarks næststørste by.

Det forestående arbejde er derfor ikke kun et bæredygtigt projekt, men i lige så høj grad et udviklingsprojekt for de mange aktører og frivillige, der skal drive fremtidens aarhusianske idrætsmiljøer der understøttes af MTB-sporet.

Det fælles gode skal være stærkere end mulige interessekonflikter eller nødvendige indbyrdes kompromiser mellem aktørerne. Mulig synergi mellem aktørerne og nye muligheder, som opstår i processen, skal udnyttes optimalt og finpudses undervejs i processen. Det har vi allerede set er muligt i arbejdet og samarbejdet omkring nærværende rapport. Således har det fra start været hensigten at denne rapport skulle udvikles i et bredt samarbejde der vil sikre at flest mulige interesser tilgodeses bedst muligt.

Fremtidens destination i Marselisborg Skovene skabes af både den fantastiske natur og kulturhistorie, og samtidig af den samlede mængde af faciliteter, aktører og aktiviteter i området og deres kapacitet til at levere på de store ambitioner i Aarhus.

Det afspejles i principperne bag udviklingsplanen hvor omlægningen af MTB-sporet skal understøtte de mange facetter af MTB som motion og eliteidræt og samtidig skal bringe rytterne rundt i naturen og kulturhistorien på bæredygtige spor. Spor der er bygget efter nyeste principper, der beskytter naturen og som samtidig tillader, at endnu flere cykler en tur i skoven. Ved at fastholde principperne i gennem hele processen sikres et MTB-spor der er fremtidssikret og på bedste vis vil spille sammen med de stigende aktiviteter af mange andre brugergrupper i skoven.

Aarhus Trail Builders er opsøgende, koordinerende, retningsættende og kulturbærende i samspillet med de øvrige aktører i området. Drømmen om både at udvikle store oplevelser for Aarhusianerne der cykler i skoven, et idrætsligt udfordrende MTB-spor, og stærkere idrætsmiljøer i og omkring Marselisborg Skovene skal blandt andet tænkes sammen med Kongelunden, hvor mange af idrætterne er forankret og har faciliteter, herunder eliteidrættens faciliteter. Formentlig er der flere aktive idrætsudøvere i Marselisborgskovene end i Kongelunden, så faciliteter i skovene til friluftslivet bør have samme store opmærksomhed og det indbefatter også et moderne, fremtidssikret og bæredygtigt MTB-spor i Marselisborg Skovene, der understøtter mere end 10.000 borgers idræt i naturen.

Drømmen om både at udvikle store oplevelser for Aarhusianerne der cykler i skoven, et idrætsligt udfordrende MTB-spor, og stærkere idrætsmiljøer i og omkring Marselisborg Skovene skal blandt andet tænkes sammen med Kongelunden, hvor mange af idrætterne er forankret og har faciliteter, herunder eliteidrættens faciliteter.

Aarhus Trail Builders ønsker at takke de formelle og mange uformelle bidragsydere til rapporten.

Aarhus maj 2021

AARHUS TRAIL BUILDERS

I samarbejde med:



Aarhus 1900 Triathlon 

Team Olympia
Senior



DGI
Østjylland

